CARPETA
8
CAJA 5

706
63

~~OPERACIONES DEL EJERCITO EN EL MARCO INTERNO~~

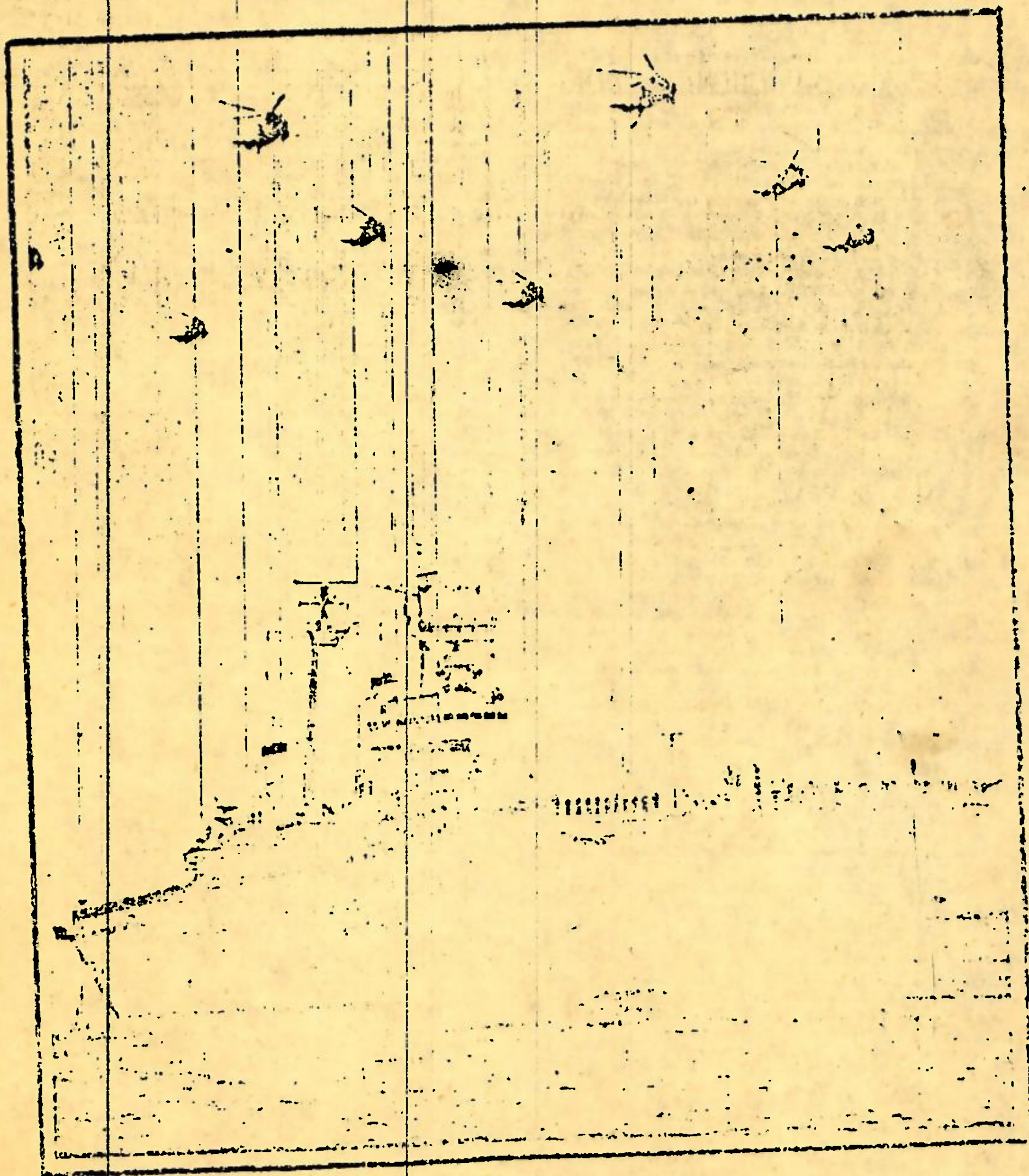
La Guerra de las Malvinas

EME. Chile

U-O

INDUSTRIA ARGENTINA

LA GUERRA DE LAS MALVINAS



EXTRAORDINARIO

2

I N D I C E

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

DOCUMENTO Nº 1

...///...

2

DOCUMENTO Nº 2

================

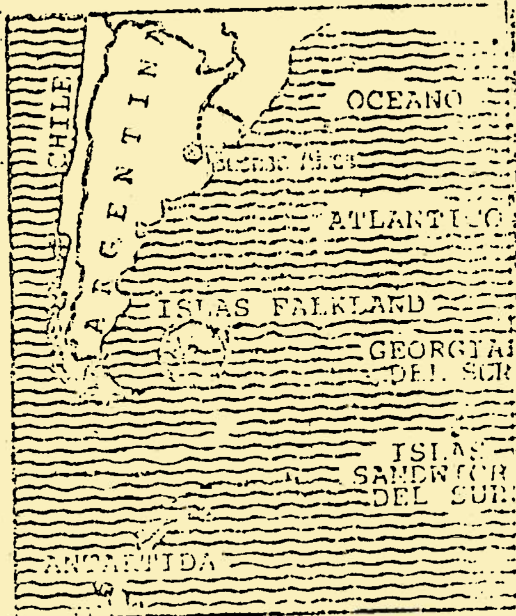
3

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

1. ESPACIO GEOGRAFICO Y ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

El escenario de la disputa británico-argentina está constituído por un vasto espacio geográfico oceánico que comprende de tres archipiélagos - Malvinas (Falkland), Georgia del Sur y Sandwich del Sur - extendidos a lo largo de un extenso arco a partir de la Tierra del Fuego argentina y alrededor de la Artántida y a una distancia de la costa argentina que oscila entre las 400 y las 1.500 millas marinas (700 y 2.700 Kms.), con un total de unas 200 islas e islotes.

La superficie total de los archipiélagos es de 11.718 kilómetros cuadrados, de los cuales aproximadamente un 70% (8.200 Kms^2) corresponden a las dos islas mayores del archipiélago de las Malvinas, que fueron el escenario principal de la acción táctica terrestre y de desembarco. En ellas reside una población de 1.800 habitantes, descendientes de colonos de origen británico, las tres cuartas partes establecidos en la capital, Port Stanley o Puerto Argentino.



El interés estratégico de la zona reside en el control que ejerce sobre todo el espacio geográfico del Atlántico Austral y su extraordinaria importancia por lo que respecta a la comunicación entre el Océano y el Pacífico a través del Estrecho de Magallanes, como vía alternativa al Canal de Panamá, de no difícil obstrucción, con lo cual jugaría un papel similar al de la ruta del Cabo con respecto al Canal de Suez.

.../...

A ello se une la potencial importancia económica de la zona por la abundancia en las aguas adyacentes a los archipiélagos de Georgia y Sandwich del Sur del crustáceo denominado "krill", que por su alto valor proteico podría constituir una de las principales reservas mundiales de alimentos. Asímismo, por la posibilidad de industrialización de las algas marinas existentes en la región y por la probable existencia en la plataforma continental de yacimientos importantes de petróleo, gas natural y minerales estratégicos.

Aparte ello, el valor económico actual de las islas se reduce a su cabaña ovina de 700.000 cabezas.

La distancia media de los archipiélagos al Reino Unido es de 7.800 millas marinas (14.500 Kms.) y a la isla de Ascensión, importante por el papel de apoyo logístico en el Atlantico Central que ha jugado en el conflicto, de 3.800 millas (7.000 Kms.).

.../// ...

2. EL PERIODO PREVIO A LA INVASION ARGENTINA

Parece ser que durante el período que precedió al desembarco argentino en Port Stanley se produjeron errores de apreciación general por parte de ambos contendientes.

Del lado británico, existía el precedente de 1.977 en que, ante la posibilidad de una invasión, Gran Bretaña, con pretexto de maniobras en el Atlántico Sur, envió el submarino a propulsión nuclear "Dreadnought" y las fragatas "Phoebe" y "Alacrity" con dos buques auxiliares, cuya sola presencia ejerció el deseado efecto disuasorio, al hacer llegar por terceros a conocimiento del Gobierno de Buenos Aires que actuarían contra la flota argentina caso que el destino de ésta fuera las Malvinas.

En esta ocasión, aún cuando fuera detectada la movilización de la flota argentina, se subestimó el posible alcance de la operación en cuanto al objetivo final de desembarco y ocupación de las Malvinas, y la posterior presencia de un submarino en la zona no tuvo efecto disuasorio, al haberse ya culminado la operación inicial.

Por parte argentina, se suponía que no se iba a llegar al enfrentamiento armado, pues no se esperaba una reacción británica en tal sentido, como ha confirmado el informe de la "Comisión Calvi". En tal sentido, se interpretaron como "señales" favorables a los propósitos argentinos el hecho de que Mr. Nicholas Ridley, ministro del Foreign Office, hiciera cundir entre los isleños la idea de la retrocesión o arriendo de las islas al Gobierno argentino y el anuncio, en junio de 1.981, de la próxima retirada del buque oceanográfico "Endurance", destacado en el Atlántico Sur.

Entre los indicios precursores de la invasión, algunos incluso con un matiz anecdótico, que debidamente analizados hubieran podido confirmar en tiempo oportuno la seriedad de los propósitos argentinos, citaremos:

- El progresivo aumento del potencial naval argentino, con compra de buques, armas y equipo electrónico en Gran Bretaña, así como la instrucción de personal en centros de este país. Se puede citar, en particular, la visita a petición propia del Agregado Naval argentino en Londres al campo de entrenamiento de los infantes de Marina en Lympstone, la instrucción de personal de las fuerzas especiales argentinas por especialistas del Servicio Aéreo Especial (SAS) británico y la instrucción de tiro con misiles dada al buque argentino Santísima Trinidad, dirigida por personal británico en el polígono de tiro marítimo inmediato a las islas, en fecha tan avanzada como el 4 de marzo.

.../

- Las declaraciones del General Galtieri en ocasión de su nombramiento como presidente en diciembre de 1.981 y las predicciones del diario argentino "La Prensa" sobre la invasión, en enero de 1.982.

- La compra por un diplomático de la Embajada Argentina en Londres de un considerable número de ejemplares de planos de las Islas Malvinas, en un establecimiento público dedicado a la venta de cartografía.

- La preparación de una flota argentina de 15 barcos durante el mes de marzo y la noticia comunicada a Londres el día 6 del mismo mes del aterrizaje en emergencia de un avión de transporte argentino C-130, en el aerodromo de Port Stanley, que en realidad comprobaba las posibilidades y estado de las pistas.

- El desembarco, el día 19 de marzo, del equipo encargado del desguace de una factoría ballenera en Georgia del Sur, entre los cuales se piensa iba personal de la Marina argentina, que izó la bandera nacional y sirvió de pretexto inmediato a la invasión, ante la insistencia británica en el cumplimiento de determinados trámites administrativos y la amenaza de expulsión en caso contrario.

- El día 25 de marzo se inicia el movimiento de una flota argentina de 15 barcos, acompañados de aviones y helicópteros, en lo que se califica como los ejercicios periódicos de Estado Mayor que se suelen desarrollar en la zona.

- En la noche del 1 de abril se envía a Londres una comunicación télex desde las islas, alarmadas por rumores de invasión inmediata y por noticias de Buenos Aires, donde ya es clamor popular con manifestaciones callejeras.

3. LA MOVILIZACION BRITANICA.

Paralelamente a la movilización de la opinión nacional - en la que se acalla la indignada reacción de la oposición con la dimisión del Ministro de Asuntos Exteriores, se obtiene del Parlamento un "cheque en blanco" para la recuperación de la soberanía y se inicia la concienciación de la opinión pública por los medios de comunicación - comienza la movilización de recursos para hacer frente a la guerra.

Para ello contaba Gran Bretaña con las enseñanzas obtenidas de los ejercicios tácticos denominados "Crusader-80", los más importantes desde la GM II, con los que se trató de comprobar en términos reales la capacidad de los recursos nacionales para hacer frente a un ataque por sorpresa del Pacto

.../// ...

de Varsovia contra Europa Occidental en general y contra el I C.E. británico, destacado en Alemania, en particular. Tal preparación se materializó en la salida de una primera flota de 32 buques tan solo 72 horas después de adoptarse la decisión de intervención.

Fueron requisados 54 buques pertenecientes a 33 compañías civiles, 19 de ellos fueron habilitados para el despegue y toma de tierra de helicópteros y la mayor parte preparados para el abastecimiento en alta mar. En los transportes de contenedores ("Atlantic Conveyor" y "Atlantic Causeway") se acondicionaron pistas para aviones Harrier de despegue vertical.

Los transatlánticos "Canberra" y "Uganda", que se encontraban en cruceros de recreo, recibieron orden de regresar a puerto, haciéndolo a Inglaterra y Gibraltar respectivamente, el último después de desembarcar el pasaje en un puerto del Mediterráneo. Varios transbordadores de líneas dedicadas al cruce del Canal de la Mancha fueron también requisados y aprovechados sin modificación, ya que en su construcción se tienen en cuenta determinadas especificaciones militares. Del mismo modo, se utilizó un barco frutero como almacén central para productos alimenticios perecederos y cinco pesqueros de arrastre fueron habilitados como dragaminas.

La requisa del transatlántico "Queen Elizabeth II", aparte su enorme capacidad de transporte - 3.000 hombres de la V Brigada de Infantería, que fueron transbordados a otras unidades navales en aguas de Georgia del Sur - tuvo también un valor simbólico, que realzó el prestigio de la operación, por lo que representa en la flota mercante británica y mundial. Precisamente por ello, ante la imposibilidad de dotarle de una protección adecuada y temiendo fuera objetivo preferente para los submarinos convencionales argentinos, navegó en solitario a velocidad de 30 nudos y siguiendo un derrotero próximo a la costa africana.

Las operaciones de movilización incrementaron enormemente las actividades de los astilleros, en los que fueron puestos en servicio barcos que esperaban el desguace en bases navales, y el portaaviones "Illustrious", cuya entrada en servicio estaba prevista para 1.983, aunque no participó en las operaciones, pudo zarpar rumbo al Atlántico Sur el 2 de agosto para relevar al "Invencible".

Entre los buques movilizados se observa la presencia de un barco cablero, que no ha sido comentada en los medios de comunicación. Puesto que su utilización como tal en el tendido o reparación de cable submarino no es plausible, se piensa en la posibilidad de que se hubiera previsto la instalación de una red de hidrófonos para la detección de submarinos, y ello fundado en dos indicios:

...///...

9

. la existencia de un sistema similar en el Atlántico Norte, entre Groenlandia y Noruega.

. el "Plan Advokaat", que preveía el mismo sistema en el Atlántico Sur como primera cooperación entre los países del hemisferio con vistas a una posible futura OTAS (Organización del Tratado del Atlántico Sur).

4. JUSTIFICACION BRITANICA DE LA INTERVENCION ARMADA.

Inicialmente, en los sucesivos y frecuentes comunicados oficiales difundidos al público, se afirmaba que la intervención militar obedecía únicamente a la necesidad de salvaguardar los intereses de los ciudadanos británicos allí establecidos y restablecer la soberanía británica temporalmente perdida. Posteriormente, se intentó reforzar este argumento con el de la defensa de los principios democráticos frente a las violencias de los regímenes totalitarios. El argumento inicial se ve en parte desmontado por el trato discriminatorio dado a los habitantes de las islas, como al de otros territorios británicos, que permitió a Lord Jenkins argumentar su interpelación al Parlamento fundamentada en la deportación de los habitantes de la isla de Diego García en 1.966.

Es posible que en la decisión intervinieran también otros factores:

. El temperamento vehemente de la Primer Ministro y la coyuntura de política interior.

. El deseo de restablecer el prestigio británico en la Commonwealth, aprovechando un adversario considerado de tercera categoría.

. Intentar, igualmente, reforzar el prestigio británico dentro de la OTAN.

En círculos informado se rumoreó que los Jefes de Estado Mayor, más conocedores de las posibilidades reales, asesoraban en el sentido de no llegar a un enfrentamiento armado en razón a las condiciones meteorólogicas imperantes en el teatro de operaciones, la dificultad para la obtención de información táctica únicamente con medios propios y la muy costosa maniobra logística, junto a la evaluación del adversario, en posesión de determinados medios de alta tecnología y al que se suponía imbuído de una firme voluntad de vencer.

De cualquier modo, la decisión firme de una intervención armada con todas sus consecuencias no se produce hasta el momento en que coinciden dos hechos esenciales: la llegada de la flota a la zona y la clara definición de la postura de los Estados Unidos de firme apoyo a la Gran Bretaña.

...///...

Por lo que respecta a motivaciones y justificación de la intervención armada británica es significativo el informe del representante militar del Reino Unido al Comité Militar de la OTAN, que afirma:

"El Reino Unido no eligió empeñarse en un conflicto militar en el Atlántico Sur. El uso ilegal de la fuerza por la Argentina en una agresión no provocada, trataba no sólo de destruir el estilo democrático libremente escogido por los habitantes de las Islas Malvinas, sino también las bases en que se sustenta el orden internacional".

"El derecho fundamental de Gran Bretaña a la autodefensa, según el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, habría justificado la adopción por el Gobierno británico de una política puramente militar para acabar con la crisis".

En vez de seguir este camino, explica que se decidió adoptar una política de presión sobre la Argentina en tres frentes: el militar, con el rápido envío de la Fuerza Expedicionaria; el económico, con las medidas adoptadas por la CEE y otros países; y el diplomático, a través del Consejo de Seguridad dela ONU. X

Trata de justificar el no haber llegado a una solución pacífica de la crisis con la negativa argentina a negociar: "Sin embargo, cada vez estaba más claro para nosotros que la Argentina no estaba preparada para negociar seriamente.Ellos jugaban con el tiempo, con la esperanza de mantener los frutos de la agresión. En estas circunstancias, no había más alternativa que la acción militar". X

Sin embargo, es claro que la resposabilidad de no haber llegado a un acuerdo pacífico es también británica y que en las distintas fases de la negociación cada parte pretendía en lo posible mantener las ventajas adquiridas.

Esta faceta y la absoluta decisión británica de llegar a una solución total, que culminara con la derrota argentina o con su renuncia a toda reivindicación o a cualquier ventaja adquirida en la fase inicial, se ve clara cuando intenta justificar su oposición a la resolución de la ONU sobre un alto el fuego: "Desearía explicar por qué no fuimos capaces de apoyar la moción subsiguiente de las Naciones Unidas para un inmediato alto el fuego incondicional....Nosotros ya habíamos visto el flagrante desacuerdo de Argentina con la resolución 502 del Consejo de Seguridad. No existía nada en la nueva moción, tal como un calendario para la retirada de las tropas, que pudiese estimular a obedecer tal resolución. En efecto, la resolución solicitaba un alto el fuego sin ningu-

...///...

na perspectiva de que Argentina retirase sus tropas. Pero nosotros ya habíamos enviado a nuestra Fuerza Expedicionaria hacia el Atlántico Sur. Se habían perdido vidas británicas y habíamos llevado a nuestras fuerzas a una posición donde pudieran restaurar la democracia al pueblo británico. No podíamos simplemente detenernos y - este es el punto crucial - dejar a los argentinos allí donde deseaban estar. Si hubiésemos hecho eso nada habría cambiado, a pesar de nuestros esfuerzos, y la agresión hubiese sido consumada".

5. EL BLOQUEO AERONAVAL

Las autoridades británicas adoptaron diversas decisiones que afectaban a la libertad de navegación y tránsito en el teatro de operaciones y en otras zonas más alejadas con él relacionadas.

. El día 12 de abril fué declarada "Zona de Exclusión Marítima" la comprendida en un radio de 200 millas marítimas a partir de las Islas Malvinas.

. El día 30 de abril, coincidiendo con la llegada a la zona de la Fuerza Expedicionaria, la citada "Zona de Exclusión Marítima" se convirtió en "Zona de Exclusión Total", lo que suponía la ampliación del bloqueo marítimo de las islas con un bloqueo aéreo adicional y el consiguiente cierre teórico del aeropuerto de Port Stanley.

. El día 7 de mayo se declaró el "bloqueo" de la costa Argentina, con el anuncio de que cualquier barco o avión argentino que se encontrase a más de 12 millas de la costa sería tratado como hostil.

. El día 10 de mayo fué declarada "Zona de Control Terminal" la comprendida en un radio de 100 millas marinas alrededor de la Isla Asunción.

Todas estas medidas, aún cuando no fueran tomadas hasta contar con medios en la zona que pudieran forzar su cumplimiento - presencia de submarinos para la "Zona de exclusión marítima" y posibilidad de interceptación aérea para la "Zona de exclusión total" - tuvieron una eficacia relativa, pues ni el aeropuerto pudo ser cerrado al tráfico durante las operaciones, a pesar de los bombardeos, ni la decisión del bloqueo consiguió encerrar a la totalidad de la flota argentina en sus aguas territoriales.

Sin embargo, es más probable que la decisión del bloqueo aeronaval del territorio continental argentino fuera tomada más como medida necesaria para limitar las posibilidades de reconocimiento e información argentinas que para confinar su flota en las aguas territoriales, ya que para ésta era amenaza suficiente la evidente superioridad naval británica.

.../...

Como factores que contribuyeron a la adopción de esta decisión han sido citados los tres hechos siguientes:

- El merodeo que hiciera el mercante "Río de la Plata" siguiendo los movimientos de la flota británica durante su aproximación al teatro de operaciones. Detectada su presencia, recibió aviso de un destructor para alejarse.

- La sospecha de que pudiera haber sido un avión "Boeing 707" el que diera la posición del destructor "Sheffield" al avión que lo hundió con un misil "Exocet".

- La presencia del pesquero "Narval" en la zona de operaciones, que fué atacado por helicópteros, y que se comprobó llevaba a bordo un oficial de la Armada argentina. Se pensaba que este barco estaba destinado a la localización de objetivos en zonas de escasa visibilidad.

El establecimiento de una línea de prohibición a todo lo largo de la costa argentina y a 12 millas de distancia de ella tendría un efecto disuasorio, por lo que respecta a la presencia de embarcaciones no identificadas en las próximidades de unidades navales británicas, pudiendo así la flota concentrarse sobre sus objetivos militares. X

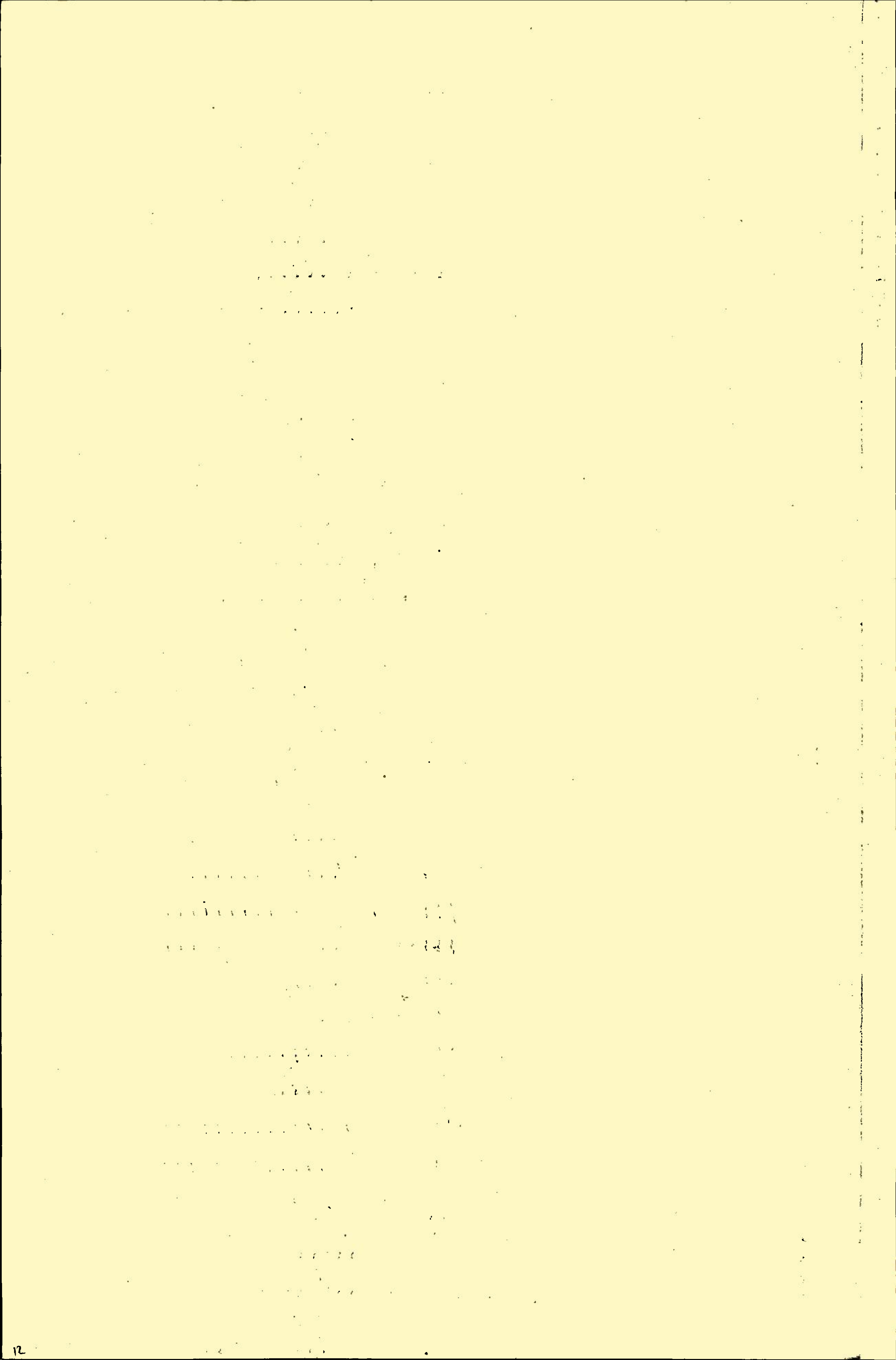
6. FACTORES CONDICIONANTES DE LAS OPERACIONES.

Aparte la distancia del teatro de operaciones al territorio metropolitano británico, el factor más importante condicionante de las operaciones ha sido el climático y meteorológico correspondiente a la época en que se desarrollaron. La programación de las operaciones debía venir supeditada a la proximidad de la entrada del invierno, en que las condiciones meteorológicas se agravarían, impidiendo prácticamente cualquier actividad.

En el período considerado estaban previstas fuertes galernas, con olas de hasta 12 metros y vientos de 70 nudos, racheados y cambiantes. Frecuentes hielos, nieves y aguaceros, con temperaturas inferiores a los cero grados y aguas muy frías, con escasa posibilidades de supervivencia para un ser humano a partir de los 20 minutos. La visibilidad limitada y en ocasiones muy reducida, con escasas horas de luz al cabo del día.

Por lo que respecta al teatro de operaciones terrestre, éste se limita a las dos islas mayores, encontrándose los únicos objetivos de importancia en la mitad Norte de la isla Soledad: Port Stanley, como capital y por contar con las únicas instalaciones logísticas de relativa importancia, así como Port Darwin, nudo único de comunicaciones, con el aerodromo de Goose Green en su proximidad. Fueron por ello los dos únicos puntos con guarnición argentina apreciable.

...///...



El relieve general es de suaves ondulaciones, de las que emergen algunas sierras de alturas que no superan los 700 metros, principalmente en la mitad septentrional de ambas islas. En la de Soledad esta sierra constituye una espina dorsal en dirección Este-Oeste, que independiza por completo los compartimentos Norte y Sur para el acceso a Port Stanley. El terreno es arcilloso, blando y esponjoso, con algunos afloramientos de roca y turba, con vialidad prácticamente nula para vehículos y de muy escaso rendimiento para tropas a pie. No existen carreteras, reduciéndose los caminos a los que unen Port Staley con algunos otros establecimeintos de colonos, que cuentan con riego asfáltico en las inmediaciones de la capital, pero que son intransitables en muchos puntos para todo tipo de vehículos.

Las costas, muy recortadas, ofrecen numerosos abrigos naturales, con infinidad de canales y estrechos entre las numerosas islas. Las dos islas principales se encuentran separadas por el Estrecho de San Carlos, de unos 30 Kms. de anchura media, que corre en dirección NE-SO. De aguas más tranquilas y costas más regulares y abrigadas que el resto del perímetro insular, dispone de playas de fácil acceso. Por ello sería elegido como zona de desembarco, además de por su distancia a la capital, lo que, si bien pudiera ser un inconveniente para la posterior maniobra terrestre, impediría la llegada de efectivos argentinos en tiempo oportuno. La acción sobre la isla de Pebble iría destinada a facilitar el acceso NE al canal.

7. LA MANIOBRA TACTICA

Podemos considerar la guerra de las Malvinas dividida en cuatro fases perfectamente diferenciadas:

. El asalto anfibio argentino del 2 de abril, denominado "Operativo Rosario".

. El apresto de las respectivas fuerzas para la batalla, con el desplazamiento de la fuerza operativa británica y la organización de la defensa argentina.

. La batalla aeronaval.

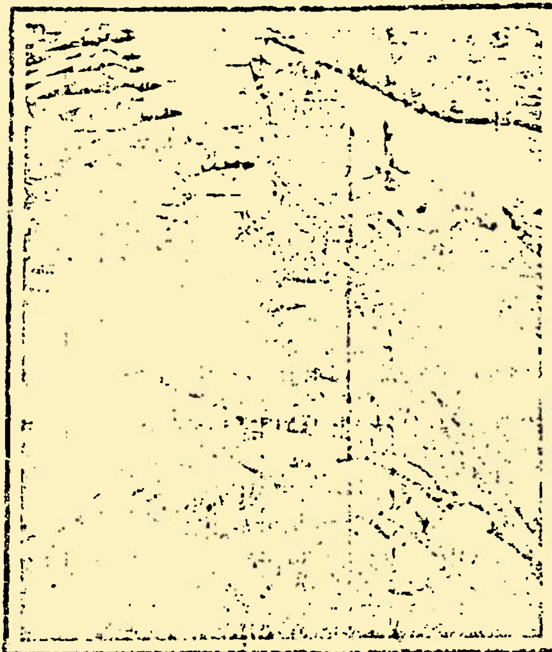
. La batalla terrestre.

Examinados los aspectos más importantes de las dos primeras, pasaremos al análisis de la maniobra, tanto aeronaval como de desembarco y posterior fase terrestre.

.../...

7.1. La batalla aeronaval

Dejando al margen la ocupación por las tropas británicas de las Islas Georgia del Sur - acción que se puede comparar con el "Operativo Rosario" por la escasez de la guarnición argentina y la distancia al continente - la tercera fase, la batalla aeronaval, comienza el 30 de abril con las primeras incursiones aéreas británicas contra Puerto Argentino. La acción sobre Georgia del Sur se saldó con el hundimiento del submarino argentino "Santa Fe" y el apresamiento de 261 argentinos, entre los cuales debe incluirse la tripulación del citado submarino, lo que da idea de la escasa guarnición de la isla.



Harrier GR3 y Sea Harrier en la cubierta del Hermes.



Lanzamiento de un Sea Dart desde el destructor Bristol



Lanzamiento de un Sea Wolf

7.1.1. Acciones navales :

Las únicas acciones puramente navales, es decir de buque a buque, llevadas a cabo por la flota británica, fueron el hundimiento del crucero argentino "General Belgrano" por el submarino "Conqueror" y el del transporte "Isla de los Estados".

.../...

El resto de los ataques sufridos por unidades navales argentinas - hundimiento del pesquero "Narval" y averías en los transportes "Río Carcaña" y Bahía Buen Suceso", aviso "Alférez Sobral" y guardacostas "Río Iguazú" - fueron producidos por aviones o helicópteros británicos.

Por parte argentina, la flota de superficie quedó relegada a sus aguas territoriales después del ataque al "General Belgrano". Aunque los británicos no informaron nunca sobre el asunto, existe constancia, de fuente argentina, de dos acciones a cargo de submarinos: el torpedeamiento y avería de una fragata tipo 22, no identificada, y el ataque al portaaviones "Invencible - posiblemente a cargo del submarino S-209 "San Luis" - que costó a éste 70 horas de inmersión para eludir la reacción británica. Esta información ha sido confirmada por el diario "Washington Post", que afirma que al menos un submarino argentino estuvo en la mar por un tiempo superior a un mes y regresó sin daño a puerto después de atacar a la flota inglesa.

2 Acciones aéreas

Podemos clasificar en tres tipos las acciones aéreas que tuvieron lugar durante la guerra de las Malvinas:

- Combates avión-avión, que disminuyeron en número conforme las operaciones avanzaban.

- Ataques a tierra en apoyo de acciones propias, con aviones "Harrier" británicos y "Pucará" argentinos.

- Ataques a la Royal Navy por aviones argentinos, que a su vez subdivideremos en tres clases:

  . raids de poca envergadura, llevados a cabo por aviones "Pucará" y "Aermacchi",

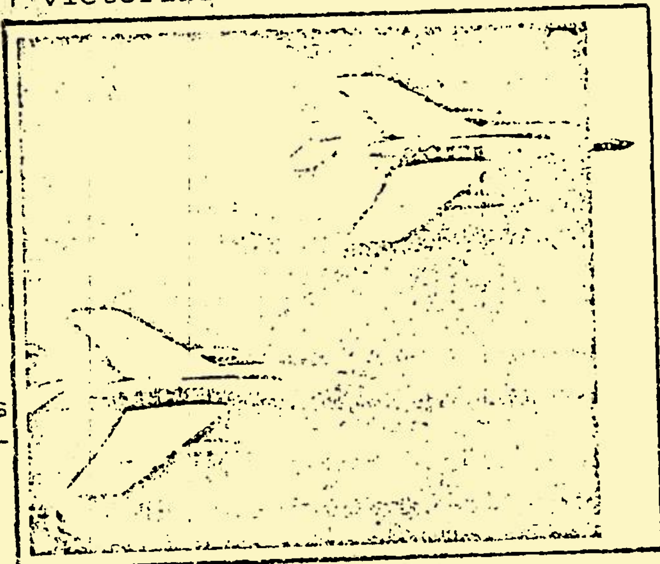
  . ataques con bombas por aviones "Skyhawk", el tipo de acción más frecuente, y

  . ataques con misiles, llevados a cabo por el binomio "Super Etendard-Exocet".

Por lo que respecta al combate aéreo clásico, observadores situados en el bando argentino afirman que los "Harrier" se mostraron inferiores a los "Mirage", mientras que obtuvieron mejores resultados cuando se trataba de interceptar los "Skyhawk" que atacaban a la flota. Sin embargo, una fuente oficial de las Fuerzas Aéreas afirma que a partir del momento en que fueron dotados con los misiles "Sidewinder" se constituyeron en enemigos implacables y de gran eficacia en el combate a alturas bajas y medias. X

...///...

Fuentes británicas, sin duda con evidente afán de promocionar la industria de guerra nacional, llegan a afirmar que los "Harrier" obtuvieron 31 victorias aéreas confirmadas sin perder un sólo aparato y que los 14 misiles "Sidewider" disparados por la Escuadrilla 800, embarcada en el portaaviones "Hermes", derribaron 13 aviones argentinos.



Super Etendard de la Aviación naval argentina.

Las misiones contra objetivos terrestres de uno y otro bando pueden considerarse como clásicas, sin aportar novedades dignas de señalar. La falta de experiencia en operaciones aeroterrestres fué acusada por los "Sea Harrier", que sufrieron severas pérdidas ante la AAA, por lo que hubo que recurrir a los "Harrier GR3 de la RAF, mejor entrenados en estos procedimientos tácticos. Las escasas misiones realizadas por los aviones de bombardeo "Vulcan" no resultaron todo lo eficaces que era de esperar; no consiguieron inutilizar la pista del aeropuerto de Por Stanley y en una misión contra la instalación radar de esta capital solo consiguieron derribar las antenas - con un misil antiradar "Shrike" - debiendo aterrizar en Brasil a su regreso el avión que realizó esta misión, al no poder reabastecer en vuelo por rotura de la lanza. Fueron las acciones de bombardeo, a mayor distancia jamás realizadas, 5.600 kms. desde la isla de Ascensión, con tres abastecimientos en vuelo a lo largo del recorrido.

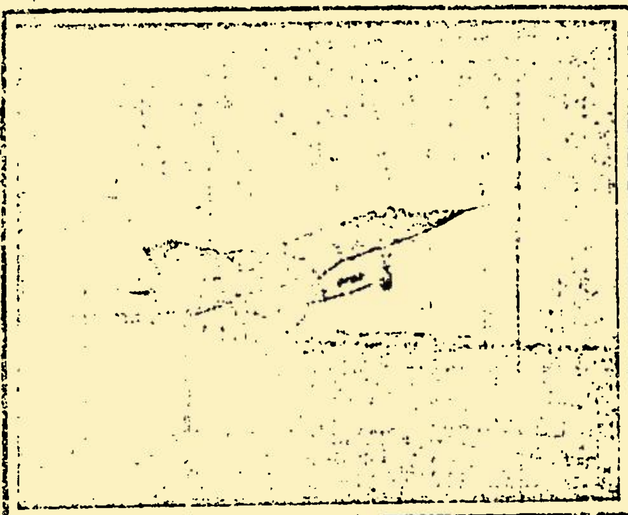


Restos de un Pucará, destruido por bombardeo.

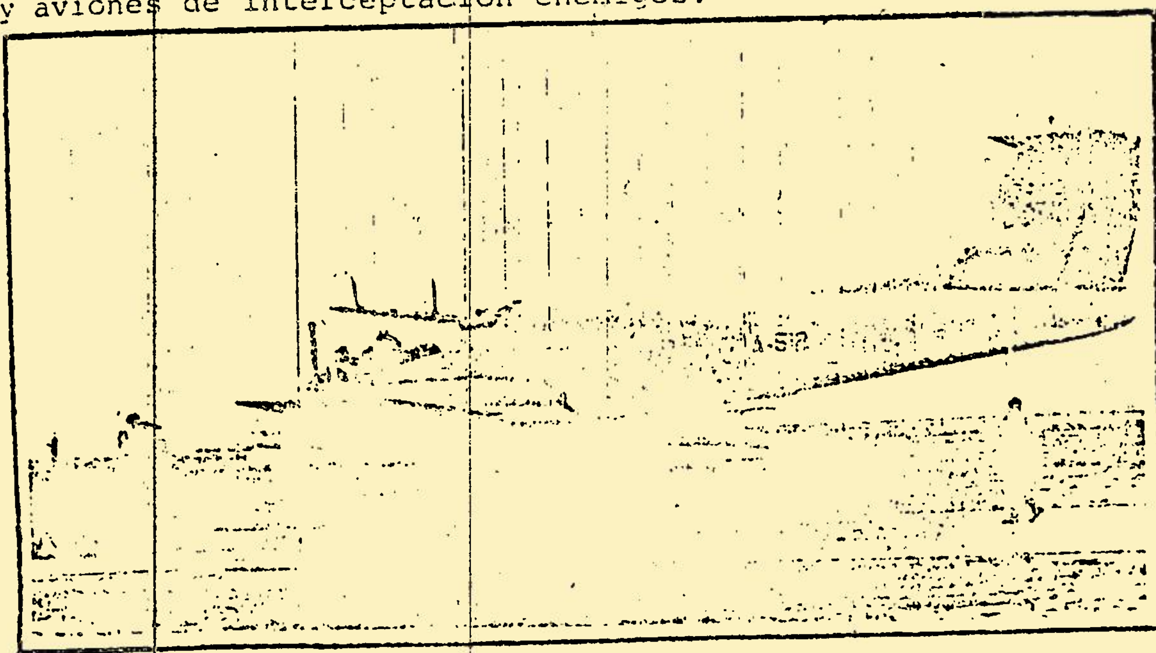
La contribución más efectiva de la aviación argentina fueron sus ataques a la flota británica. Hubo incursiones, más bien simbólicas, de aviones "Pucará" y "Aermacchi" procedentes de las islas sobre objetivos navales, constituyendo una sorpresa las acciones de estos últimos, dadas las limitaciones inherentes a estos aviones de entrenamiento.

...///...

En sus ataques desde bases situadas en el continente, la aviación argentina se enfrentó a diversos problemas: las condiciones climatológicas que limitaban la visibilidad y techo; la situación de los objetivos en la zona límite de la autonomía; la carencia de medios aéreos adecuados de reconocimiento y detección; y el potencial de la defensa antiaérea de la fuerza operativa británica. Para eludirlos desarrollaron diversas técnicas, como lanzamiento de una primera oleada para detección de objetivos y señalamiento a las siguientes, vuelo a ras de agua para evitar la localización y la acción de la defensa antiaérea, y diversión y saturación de radares enemigos con otros aparatos, incluso civiles sin armar. A base de aeronaves civiles se organizó el Escuadrón "Fenix", que constituyó una valiosa ayuda en el guiado de escuadrillas de ataque hasta las proximidades de los objetivos, en la retransmisión de comunicaciones entre el Comando FAS y los cazabombarderos y en salidas de diversión para confundir a los radares y aviones de interceptación enemigos.

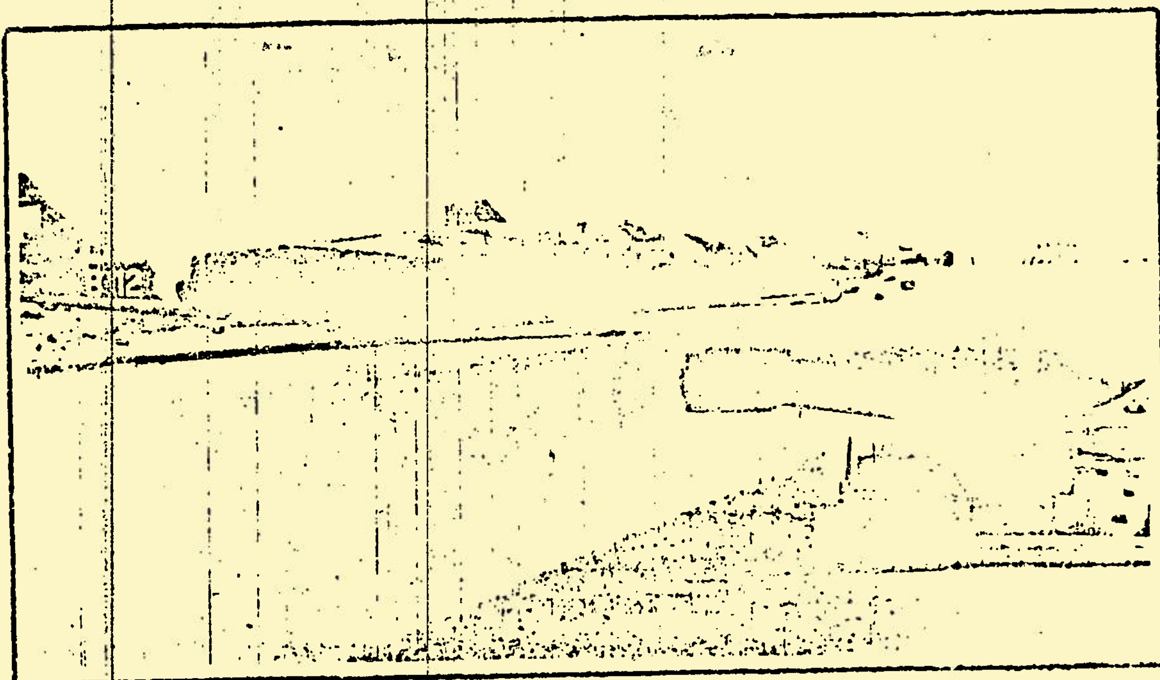


Mirage III



Pucará

...//...



Canberra argentinos

La distancia a los objetivos obligaba a ajustarse en las misiones a un perfil alto-bajo-alto y el escaso tiempo sobre los objetivos imposibilitaba el empeñarse en combates avión-avión.

La necesidad de volar a muy baja cota, hizo que perdieran eficacia los ataques con bomba, ya que al ser lanzadas - a veces a distancias de sólo diez metros - no había tiempo suficiente para el armado del detonador, por lo que - según confiesan fuentes británicas - un 80% de las bombas que hicieron blanco no explosionaron (la fragata "Plymouth", por ejemplo, recibió cuatro bombas sin que ninguna de ellas hiciera explosión). Por el mismo motivo, algún avión argentino fué alcanzado por los mismos efectos de la explosión por él provocada.

La actuación del binomio "Super Etendard-Exocet" se materializó en tres ataques, que tuvieron como resultado el hundimiento del "Sheffield" y del "Atlantic Conveyor", y según fuente argentina, la puesta fuera de combate del portaaviones "Invencible", no reconocida por los ingleses, pero que hoy parece evidente. En este último ataque parece que el misil fué escoltado a ras de agua por una escuadrilla de [illegible], para protegerlo de los radares enemigos y que en el último momento se quedaron retrasados para rematar el ataque con bombas.

.../...

19

Según estadísticas argentinas, los "Super Etendard" realizaron 26 misiones, en el curso de las cuales se lanzaron 7 "Exocet", 5 de los cuales hicieron blanco.

El "Exocet" que hundió el "Atlantic Conveyor" parece ser iba dirigido contra el portaaviones "Hermes", siendo apartado de su objetivo inicial por las contramedidas electrónicas de un helicóptero "Lynx".

7.13. La defensa antiaérea

La defensa antiaérea establecida en tierra contaba con misiles tierra-aire del tipo "Blowpipe" y "Rapier" por parte británica y "Blowpipe", "Tigercat" y "Roland" del lado argentino, a los que se unían los cañones antiaéreos de 35 y 20 mm.

Para la detección radar y dirección de tiro contaban los argentinos con los radares AN/TPS-43 y AN/TPS 44 y con la dirección de tiro Super Fledermaus, que, según fuentes británicas, fué incapaz de dirigir el tiro contra los aviones "Harrier", quizá debido a las contramedidas electrónicas utilizadas por el adversario.



Lanzador Tigercat argentino

Se señala una notable actuación defensiva en ambos bandos del misil tierra-aire ligero "Blowpipe" contra acciones de ataque a tierra, pero parece ser que la mayor eficacia de la defensa antiaérea argentina la propocionaron los cañones. Los ingleses reconocen dos helicópteros "Gazelle" derribados por el misil "Blowpipe", un "Harrier" derribado por misil



Cañón AA. argentino en acción

...///...

"Roland" cuando volaba a 12.000 pies, y cinco "Harrier" abatidos por cañones antiaéreos. Por su parte, los argentinos justifican la escasa resistencia final de Puerto Argentino con la dificultad en proporcionarles apoyo aéreo debido al despliegue británico de misiles "Rapier", Hawk" y "Blowpipe", que crearon un paraguas defensivo impenetrable para su aviación, que, hay que reconocer, se encontraba ya muy quebrantada.

En cuanto a los sistemas de defensa aérea instalados en las unidades navales británicas, parece ser que los proyectiles "Seawolf" respondieron bién, pero no así los "Sea Dart", que desfraudaron las esperanzas en ellos depositadas.

El propio Ministro de Defensa británico reconoció que se habían producido fallos en algunos materiales, y concretamente en los misiles "Rapier", lo que provocó las críticas de la industria de guerra nacional.

Unidad de tiro Rapier británica en la Bahía de San Carlos.

Las estadísticas dadas por los ingleses sobre derribos de aviones argentinos incurren en contradicciones, pues mientras en un documento se afirma haber sido disparados 27 misiles "Sidewinder" con 24 blancos obtenidos, en otro se contabilizan 26 derribos por "Sidewinder". Del mismo modo, mientras estas estadísticas atribuyen todos los derribos de "Mirage" a misiles de diversos tipos, el capitán de un buque auxiliar afirma haber derribado 5 de estos aviones con sus cañones "Bofors" de 40/70. También se atribuyen 7 derribos a los cañones "Aden" de 30 mm.

7.2. La maniobra terrestre

Relacionadas en orden cronológico, las acciones significativas de la maniobra terrestre fueron las siguientes:

- Intento de helidesembarco en la Isla Soledad.
- Acción de comandos sobre la isla Pebble.
- Desembarco en la bahía de San Carlos.
- Toma de Port Darwin y Goose Green.
- Traslado a la región de Puerto Argentino.

..., ...

21

- Desembarco en Pleasant Bay y ocupación de las alturas inmediatas a la capital.

- Rendición de la guarnición de Puerto Argentino.

El día 1? de mayo, coincidiendo con un intenso bombardeo naval y aéreo de la Isla Soledad, se intenta un desembarco helitransportado en diversos puntos de la misma, que fué rechazado, al parecer con pérdidas importantes británicas, que fueron silenciadas por el Mando.

La acción sobre la isla Pebble, en la extremidad Norte de Gran Malvina, tuvo por finalidad la destrucción de una estación radar, depósitos de municiones y aviones "Pucará". Fué precedida por el desembarco de comandos desde botes neumáticos el día 11 de mayo, para obtención de información sobre objetivos y zonas de aterrizaje de helicópteros. En la noche del 14 al 15 desembarcaron una sección de Comandos de la Marina (SBS) y un observador avanzado de artillería para dirección del tiro naval, mientras se realizaba la voladura de los objetivos previstos. La acción se saldó, según fuente británica, con la destrucción de la estación radar, los depósitos de munición y 11 aviones "Pucará", y sólo dos heridos entre los participantes ingleses, que fueron evacuados en helicópteros "Sea King".

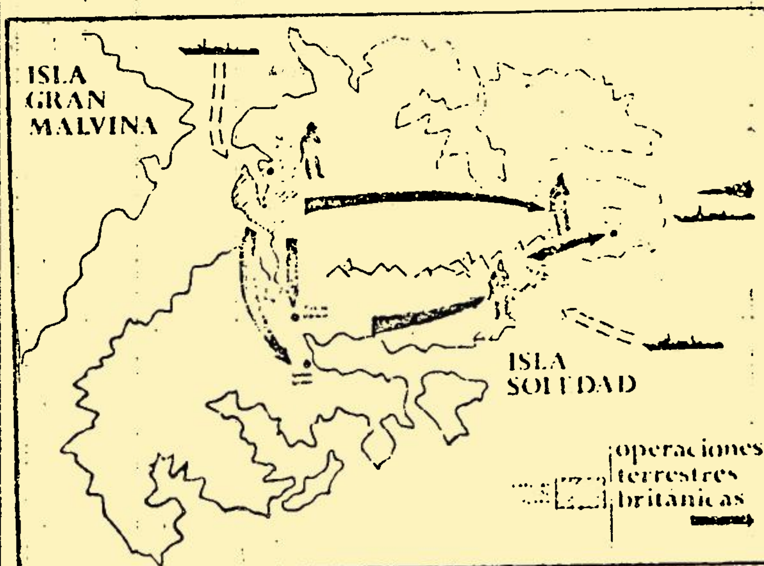
El 21 de mayo, y en días posteriores, se efectuó en la bahía de San Carlos, al Oeste de la Isla Soledad, el desembarco de un total de 8 batallones pertenecientes a la III Brigada de Comandos y a la V Brigada de Infantería. El desembarco de los gruesos, procedentes de los buques que habían entrado en el canal que separa las dos islas, fué precedido por el de paracaidistas helitransportados. El desembarco no produjo apenas bajas en combate terrestre, dos helicópteros "Gazelle" derribados, debido a lo reducido de la guarnición argentina de San Carlos, que se retiró casi sin combatir dejando nueve prisioneros, pero las pérdidas fueron importantes en buques, hombres y material, a causa de la vigorosa reacción de la aviación argentina, que hundió el portacontenedores "Atlantic Conveyor", las fragatas "Antelope" y "Ardent" y el destructor "Coventry", averiando otros varios.

A partir de este desembarco y desde la cabeza de playa establecida en la Bahía de San Carlos, que fué abundantemente abastecida de material durante la duración de las operaciones se inicia la maniobra terrestre con un movimiento envolvente de tenaza hacia Puerto Argentino, bordeando la zona montañosa

...///...

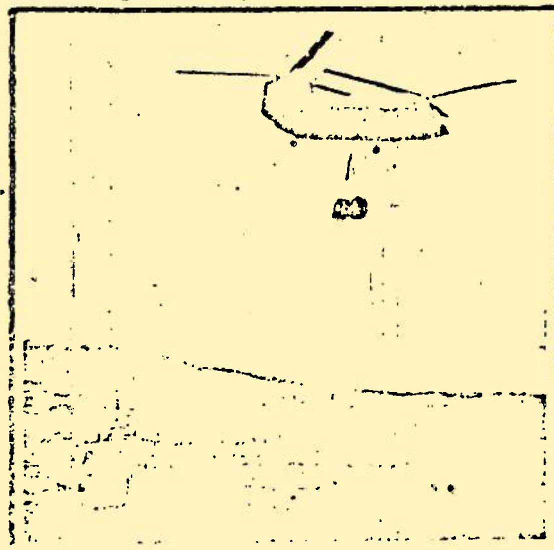
21

central, por el Norte a través de Douglas y Teal, y por el Sur en dos fases, la inicial de ataque a Port Darwin y Goose Green, y la segunda de aproximación a la capital.



Las fuerza británicas llegaron a Port Darwin, en el istmo que une las zonas Norte y Sur de la Isla Soledad, objetivo importante por controlar el acceso Sur a Puerto Argentino y el aerodromo de Goose Green, del que partían la mayor parte de las salidas de apoyo aéreo directo de los "Pucará", y la segunda guarnición militar argentina en importancia de las islas, con cerca de 1.400 hombres. La toma de Port Darwin se realizó el 28 de mayo sin grandes dificultades, en una operación clásica montada por los Batallones 2º y 3º del Regimiento Paracaidista, precedida de un movimiento nocturno de aproximación a pie para ocupar la base de partida. Desde ella se realizó el ataque mediante una acción frontal fijante, con apoyo artillero importante, y un movimiento envolvente para caer sobre la retaguardia de las tropas argentinas.

Mayores dificultades tuvieron las tropas británicas para la toma de la localidad de Goose Green, que hubo de ser sometida a 10 horas de fuego intenso antes de ser ocupada. La operación costó a las tropas atacantes 34 heridos y 18 muertos, entre ellos el Teniente Coronel Jefe del Batallón; por parte argentina se produjeron 45 muertos.


Transporte por helicóptero Chinook en la Bahía de San Carlos.

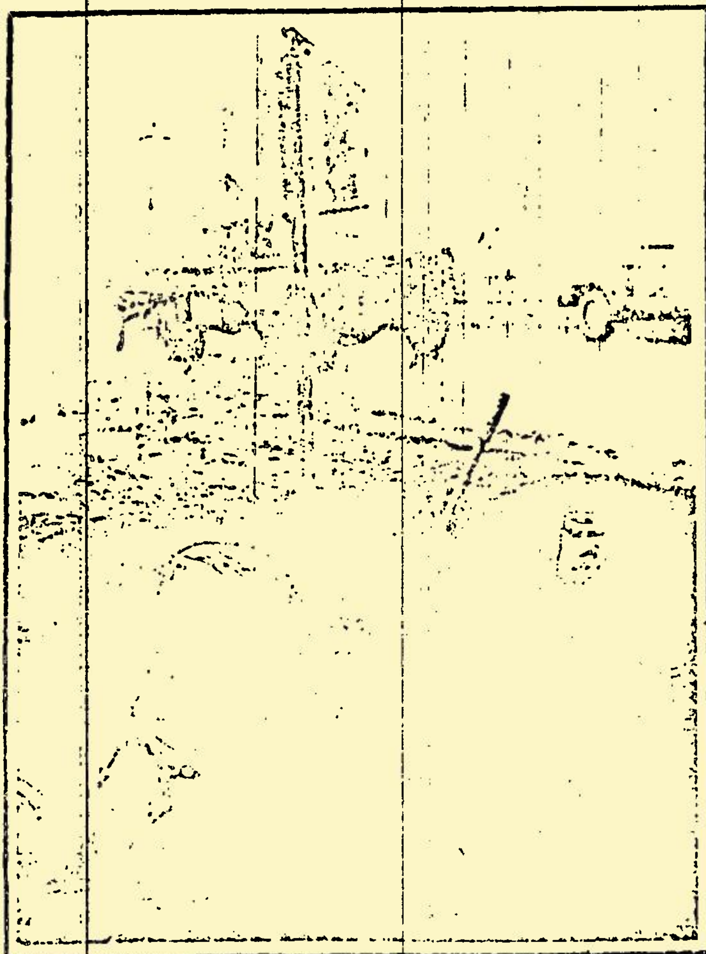
El número de prisioneros argentinos como consecuencia de ambas operaciones sucesivas fué superior a 1.200. Con la toma de estas dos localidades, únicas con guarnición

...///...

importante en la isla, aparte Puerto Argentino, quedaba abierto el camino hacia la capital y las fuerzas británicas dispondrían de un aeródromo en el que posar en tierra los aviones "Harrier" necesarios para el apoyo de operaciones posteriores, al que se unirían las pistas de circunstancias que se habilitaban en la cabeza de playa de San Carlos.

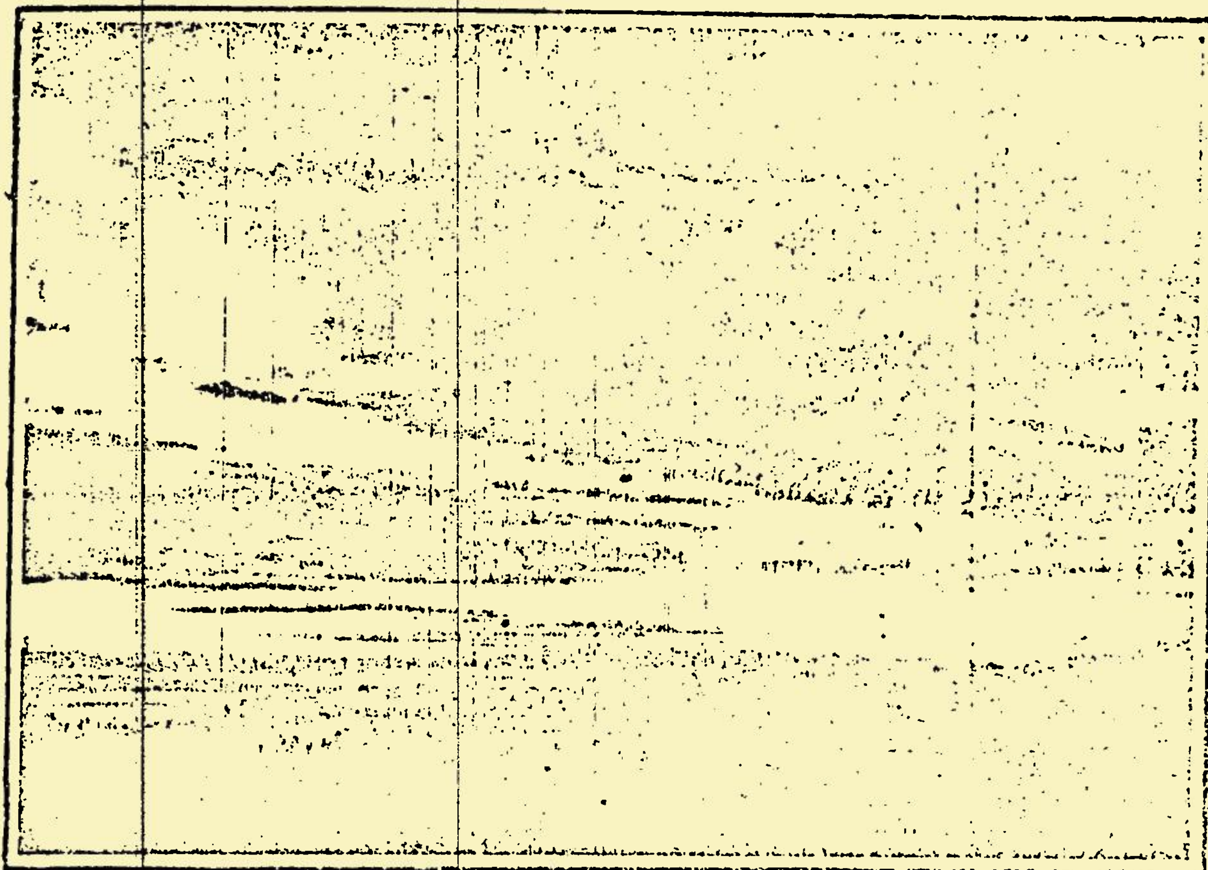
Entre tanto, el avance iniciado por el Norte había progresado sin grandes problemas, a pesar de las dificultades que el terreno presentaba, al no encontrar ninguna resistencia argentina, de modo que el día 31 de mayo daban ya vista al Monte Kent. La progresión por el Sur fue máslenta, por la necesidad de montar el ataque a Port Darwin y Goose Green y la necesaria reorganización posterior.

Esta progresión por el Sur fué combinada con un nuevo desembarco en la zona de Fitzroy, en Pleasant Bay. El Mando británico justifica la necesidad de este desembarco, en el que sufrieron numerosas bajas, por las pérdidas de helicópteros ocasionadas por el hundimiento del "Atlantic Conveyor" en la Bahía de San Carlos. Al parecer recibieron información, por la red telefónica de la isla, de un granjero de la zona, en el sentido de que ésta se hallaba desguarnecida de tropas argentinas. Efectivamente, no hubo reacción terrestre argentina, pero el desembarco pudo ser observado y en la lógica reacción aérea, muy eficaz por no estar todavía instalada la defensa aérea en tierra, ya que los misiles Rapier estaban siendo transportados por helicóptero, se produjo el hundimiento del buque de desembarco "Sir Galahad" y de la fragata "Plymouth", siendo tocados otro buque de desembarco -"Sir Tristram" - y al menos otra fragata. En el "Sir Galahad" perecieron 56 hombres del Batallón de Guardias de Gales y los argentinos contabilizan unas 400 bajas británicas entre muertos y heridos (131 según fuentes inglesas).



Soldado argentino en un pozo de tirador.

...///...



Vista de Puerto Argentino

Las dos acciones convergentes sobre Puerto Argentino, que tenían por objetivo los montes Kent y Challenger, que dominan la capital al Norte y Sur, respectivamente, sufren un compás de espera para permitir la acumulación de medios logísticos y los cambios de asentamientos de la artillería de 105 por medio de helicópteros.

El día 10 de junio se llevaron a cabo dos acciones frontales simultáneas, de las cuales la de mayor importancia fué la dirigida contra el Monte Kent, por considerarse posición clave en el perímetro de la Zona de Seguridad del sector defensivo de Puerto Argentino. En esta acción fué resolutiva la actuación de la artillería británica, con un total de cinco Baterías de 105 mm. a 6 piezas. Se realizaron acciones muy rápidas de contrabatería, con proyectil rompedor y espoleta a tiempos, lo que produjo bajas importantes en las posiciones argentinas con insuficiente protección y densidad de ocupación muy superior a la normal. A este apoyo se unió el de la artilllería naval sobre objetivos puntuales.

...//...

25

El día 13 de junio llegaron las tropas británicas a las afueras de Puerto Argentino, estableciéndose de común acuerdo una zona de la capital a la que pudiera acogerse la población civil, y produciéndose la rendición de la guarnición argentina el día 14, sin que la batalla final de Puerto Argentino llegara a tener lugar.

ASPECTOS PARTICULARES DEL CONFLICTO

La información :

El mismo representante militar del Reino Unido reconoce en su informe ante el Comité Militar de la OTAN: "Antes de la invasión argentina de las Islas Falkland, la cobertura de nuestros servicios de información sobre las Fuerzas Armadas argentinas era muy limitada y abarcaba únicamente aspectos muy generales sobre organización, equipo y fuerza".

"La ruptura de hostilidades requirió que las Secciones de Inteligencia de los Estados Mayores produjeran la misma clase de detalles que los Estados Mayores Operativos están habituados a tener sobre las fuerzas del Pacto de Varsovia".

"A medida que transcurría el tiempo, aumentó nuestro conocimiento de las fuerzas argentinas y de su dispositivo. A todos los civiles y marinos que habitaban en las islas se les interrogó con detalle. Un isleño, incluso había fotografiado el equipo argentino y tomado notas de su disposición en los alrededores de Port Stanley. Su película, que fué sacada de contrabando, proporcionó la primera confirmación de la presencia de sistemas de misiles Tigercat, radar "Skyguard" TPS-45 y las posiciones de la artillería de campaña y antiaérea. El resultado es que se pudo realizar un superponible detallado de las posiciones argentinas en los alrededores de Port Stanley para el 28 de abril".

Es poco probable, sin embargo, que para la confección del citado superponible se utilizasen únicamente las informaciones procedentes de la población local. Para ello pudieron contar con la colaboración de los medios de reconocimiento estadounidenses, entre los que se han citado los aviones de reconocimiento estratégico U-2 y SR-71, así como el conocido con el nombre de "Blackbird". X

Por lo que respecta a satélites de reconocimiento fotográfico, se puede asegurar que contaron sin duda con la información procedente de los de la familia "Big Bird", que puede detectar objetos de hasta 15 cm. y de los cuales se viene lanzando uno por año a partir de 1.976. El día 11 de mayo, los Estados Unidos pusieron en órbita el que hacia el

76 1
77 2
78 3
79 4 Big Bird
80 5 X lo —
81 6
82 7

.../...

número 18 de este tipo. Igualmente sobrevolaba diariamente la zona un satélite del tipo KH-11 - el número 4, puesto en órbita el 3 de septiembre de 1.981 - situado en una órbita más alta y que envía a tierra en forma digital la información recogida. Es posible, por otra parte, que los británicos tuviesen también acceso a la información facilitada por el NOSS-3 (satélite de vigilancia naval oceánica), que sobrevolaba la zona.

Aunque no está comprobada la ayuda que en materia de información pudiera proporcionar la URSS a la Argentina, ciertos hechos evidentes demuestran que los soviéticos aprovecharon las ventajas que la ocasión les ofrecía:

- El barco "Primorye", dotado de instalaciones para observación radar, sonar y de radio-interceptación, abandonó su zona de trabajo habitual, entre Escocia e Irlanda, para seguir al transatlántico "Canberra".

- Aviones TU-142 "Bear" realizaron vuelos entre Cuba y Angola, siguiendo los movimientos de la flota británica y efectuando misiones de reconocimiento electrónico y escucha radio.

- Las condiciones de bloqueo impuestas por los británicos determinaron que los soviéticos retiraran estos medios de reconocimiento, pero sus satélites siguieron funcionando, siendo puestos en órbita 7 "Cosmos" durante las fechas del conflicto.

8.2. La propaganda

Las acciones de propaganda fueron inteligentemente dirigidas y coordinadas a nivel nacional por Gran Bretaña, que ha demostrado gran experiencia en la labor de dirección de la opinión pública. Las dos operaciones recientes de propaganda para convencer a ésta de la necesidad de realizar gastos militares y conseguir la aprobación de éstos en el Parlamento, se habían realizado con motivo de:

- La operación "Crusader", para comprobar la capacidad de refuerzo en 48 horas al C.E. I destacado en Alemania.

- El Plan "Trident", cuyo gasto era dudoso que fuera aprobado por el Parlamento.

Con respecto a la guerra de las Malvinas, una vez sensibilizada la opinión pública con la aparición ante las pantallas de la Primer Ministro, ministros y miembros del Parlamento, se organizó una campaña de propaganda televisiva, en la que se insistía en los siguientes aspectos:

...///...

27

- necesidad del empleo de medios bélicos ante la agresión y la imposibilidad de resolver el conflicto por la vía diplomática;

- manipulación de la información procedente de Argentina, en la traducción o en ciertos matices;

- relieve dado a los esfuerzos diplomáticos del General Haig e insistencia en los lazos que unen a Gran Bretaña y EE.UU.

- presentación de los medios bélicos nacionales y campaña publicitaria acerca de su eficacia;

- campaña sobre la moral de los combatientes, con presentación de aspectos anecdóticos - salones de los trasantlánticos, instalaciones y actividades de recreo y entrenamiento en los barcos de guerra - ocultando las dificultades de la travesía y adversas condiciones meteorológicas.

Se observó una solución de continuidad en la campaña televisiva a partir del hundimiento del "Sheffield", desapareciendo de las pantallas la Primer Ministro hasta el momento de la conquista de Goose Green, en que las operaciones volvían a tomar un aspecto netamente favorable a Gran Bretaña.

El portavoz oficial del Ministerio de Defensa fué siempre muy escueto en la presentación de las noticias y los comunicados oficiales. En numerosas ocasiones, no se correspondieron con la realidad, conocida con posterioridad, en lo que respecta a número de bajas o presentación de determinadas acciones.

Es significativa la declaración del representante ante el Comité Militar de la OTAN: "Desde el primer momento estuvo claro para nosotros que la presentación de la operación al Parlamento y al público inglés era de la mayor importancia. A veces fuimos acusados de dar demasiada información y otras de dar demasiado poca. Creemos que el público tiene derecho a conocer lo que ocurre, pero este derecho está inevitablemente condicionado por la necesidad de preservar la seguridad de nuestras fuerzas y, en caso de daños o pérdidas, minimizar la angustia de las familias de los que sirven en la Fuerza Expedicionaria. En ocasiones, por consiguiente, juzgamos necesario reservar información. Fué preciso comprobar siempre cuidadosamente qué información facilitábamos.

Embarcamos con la Fuerza Expedicionaria 28 corresponsales, locutores de radio y TV, cámaras, etc. Navegaron en los barcos y desembarcaron con las tropas. Aquellos de ustedes que hayan escuchado la radio, estoy seguro opinaron que los reportajes fueron de gran calidad. Nosotros los consideramos como un valioso complemento a las declaraciones más formales, necesariamente concisas, hechas por los portavoces oficiales y basadas en los informes de las operaciones".

...///...

28

Sin embargo, la difusión de la propaganda televisiva también tiene sus inconvenientes, y a un observador avisado no se le podían escapar determinados aspectos, como:

- las servidumbres del terreno;
- las limitaciones del material, ausencia de carros pesados - por las citadas servidumbres del terreno -, pobreza en artillería naval y escasez de bocas de fuego;
- la presentación de los barcos portacontenedores habilitados como portaaeronaves les individualizaba como objetivo preferente;
- las pésimas condiciones climatológicas, que determinaron que la información meteorológica fuera declarada materia reservada;
- la publicidad dada a cartas de combatientes y otras indiscreciones, que eran fuente de información para observadores militares.

8.3. La logística

Ya tratado el tema de la movilización de la flota mercante británica, no haremos más que citar la afirmación del representante Militar del Reino Unido en la OTAN: "Posiblemente no hubiéramos podido enfrentarnos con las enormes cantidades de material y personal a mover hacia el Atlántico Sur con la Armada y la Flota Auxiliar solas, aunque utilizamos más del 85% de la Flota Auxiliar. Pero con la excelente cooperación del Departamento de Comercio, fué posible fletar y requisar todos los barcos que necesitamos". Se cifra en 400.000 metros cúbicos de combustible los utilizados para necesidades marítimas y más de 100.000 toneladas de material las transportadas por esta vía.

Inútil insistir sobre la importancia logística de la base de Ascensión. Continuaremos refiriéndose al informe del citado Representante Militar: "La Isla Ascensión era la base terrestre más próxima, de cualquier tipo, que pudimos utilizar, pero no era práctica ni eficaz como base operativa avanzada. Sin embargo, nos permitió ahorrar tiempo, enviando por aire personal para embarcarlo en navíos con destino a las Falkland. También nos proporcionó capacidad aérea para abastecimientos de emergencia. Al término de la operación habíamos movido 5.537 hombres y 6.307 toneladas de material a través de la Isla de Ascensión, empleando más de 600 salidas de C-130 y VC-10 de la RAF. La Isla de Ascensión fué también la base desde la que se montaron las salidas de reconocimiento marítimo y bombardeo, apoyadas por los aviones "Victor" para abastecimiento en vuelo".

.../// ...

Hay que citar, del mismo modo, que las autoridades británicas contaron con las facilidades del aeropuerto de Dakar, como escala para sus vuelos desde la metrópoli, registrándose en el mismo una extraordinaria actividad en cuanto a escalas de aviones C-130 británicos durante las fechas del conflicto.

En el capítulo de la logística, jugó un importante papel la ayuda proporcionada por los Estados Unidos a su aliado británico. Además de lo ya señalado en el apartado dedicado a la información, fuentes de la Inteligencia Naval argentina señalan la presencia de buques de apoyo, en número no determinado, que habrían sido proporcionados por la Marina de guerra de los Estados Unidos, así como el importante papel desempeñado por los aviones cisternas KC-135 de la USAF.

De cualquier modo, es preciso señalar que fuentes británicas han reconocido ya el papel jugado en materia de apoyo logístico por parte de los Estados Unidos, singularmente en los siguientes aspectos:

- seis millones de litros de combustible;
- munición de 20 mm., en cantidad no determinada;
- boyas-sonar antisubmarinas;
- indicadores de objetivos con dispositivos laser;
- 100 misiles aire-aire ATM-9L "Sidewinder";
- radares para misiles embarcados "Sea-wolf";
- aviones cisternas KC-135, destacados en Gran Bretaña, para cubrir la ausencia de los británicos enviados a la Isla de Ascensión;
- inteligencia.

A ello habrá que añadir el boicot que hicieron a la Argentina la mayor parte de los países suministradores de material de guerra.

4. Sanidad y alimentación

Nos referimos a estos apartados, como factores fundamentales a tener en cuenta en el mantenimiento de la moral del combatiente y a los que la organización británica dedicó especial cuidado.

...///...

Aunque el Gobierno británico no ha publicado oficialmente estadísticas sobre las bajas sufridas durante el conflicto y no se estima probable su publicación mientras la opinión pública continúe sensibilizada, se calcula que hayan fallecido, aproximadamente, uno de cada diez heridos. Ello se considera una óptima proporción, si se compara con las cifras deducidas de recientes conflictos.

Factor fundamental en el éxito sanitario fué el tiempo de evacuación hasta el órgano específico de tratamiento, para el que se estimó que las bajas clasificadas de primera urgencia deberían ser tratadas en plazo no superior a seis horas, y a lo que contribuyó grandemente el importante papel jugado por los helicópteros.

Además, gran parte de los cirujanos movilizados procedían del Hospital Militar de Irlanda del Norte, a los que se atribuye una gran experiencia en el tratamiento quirúrgico de heridas producidas por bala o explosión.

El escalonamiento para el tratamiento sanitario fué el siguiente:

1º Primera cura, por el combatiente más próximo;

2º Cura y evacuación, por los sanitarios, al Puesto de Socorro de la Unidad;

3º Puesta en estado de evacuación, por el médico de la Unidad.

4º Hospital de Campaña, con puesto de Clasificación y Equipo Quirúrgico, en la cabeza de playa de San Carlos, aprovechando una antigua nave dedicada a la refrigeración de carne.

- Hospital de Zona flotante, a bordo del transatlántico "Uganda", muy bien dotado en medios, incluyendo unidades de cuidados intensivos y de tratamiento de quemados.

En el capítulo alimentación, importante porque la campaña supuso una estancia a bordo de 30 días, sin escalas para un contingente estimado en 27.000 hombres, y más de 20 días de campaña terrestre, son de destacar los siguientes puntos:

- A bordo, todo el personal consumió raciones normales, a base de productos frescos, mientras éstos existieron. Posteriormente, durante la mayor parte de la travesía, se consumieron raciones a base de productos congelados.

- Un buque frutero, frigorífico, sirvió de almacen central para productos perecederos, encargándose los helicópteros de la distribución de suministros a las diferentes unidades navales.

.../...

31

- Un buque tanque se encargó de la distribución de agua.

- Un refuerzo en abastecimientos, especialmente para las primeras unidades navales, tuvo lugar en aguas de la Isla Ascensión, a la que habían llegado a través de un puente aéreo establecido desde Gran Bretaña.

- En la menor cantidad posible, se utilizaron raciones especiales de campaña en frío, con poder energético superior a las 5.000 calorías, en razón a las especiales condiciones meteorológicas y a las largas marchas con pesada impedimenta.

. Otros aspectos relacionados con la moral del combatiente, fueron los correspondientes al Recreo del Soldado, para impedir que el tedio o la angustia hicieran presa en las tropas. Se hizo todo lo posible por facilitar la llegada del correo, lanzando las cargas postales en contenedores especiales suspendidos de paracaídas, que eran recogidas por helicópteros y trasladadas a la estafeta central situada en el "Canberra", desde la cual eran nuevamente repartidos a las Unidades por helicóptero. En la metrópoli se difundió una serie de números telefónicos para que los familiares pudieran recibir, a través de vías oficiales militares, las noticias que se consideraba podían ser comunicadas.

9. PERSPECTIVAS FUTURAS

Si en la Gran Bretaña se airea el triunfo en una guerra, las declaraciones oficiales argentinas acerca de la pérdida, únicamente, de una batalla, no dejan lugar a dudas acerca de la continuación en la reivindicación de la soberanía nacional.

Si bien no es previsible que esta reivindicación vuelva a ser replanteada en términos bélicos en un futuro inmediato, una política británica consecuente y que tenga en cuenta la opinión pública, ya sensibilizada por las condiciones en que se produjo la invasión argentina, obligará a plantear la defensa de las islas en términos reales con respecto a la amenaza.

Estos términos reales se traducen en unas necesidades operativas mínimas, que han sido evaluadas del modo siguiente:

- Dado que la amenaza principal es la aérea, la primera necesidad es una red radar de alerta aérea, con una alerta lejana sobre aviones, capaces de detección volando a alta cota. Para ello están previstos los "Nimrod MK3", que no

...///...

32

estarán en servicio hasta el próximo año, pretendiéndose entretanto suplirlos con helicópteros "Sea King" dotados de radar "Searchwater", complementados por equipos electrónicos situados en las cotas más altas de las islas.

- La defensa antiaérea activa quedará a cargo de interceptadores "Phantom" F-4 y misiles tierra-aire "Rapier".

- Por lo que respecta a la necesidad de una guarnición terrestre capaz de oponerse con eficacia a un ataque por sorpresa, y a los elementos de apoyo anejos a ella, así como los necesarios para las instalaciones de los otros Ejércitos, se baraja una cifra de 3.000 hombres.

- Esta guarnición deberá contar con la posibilidad de ser reforzada de inmediato, ante una agresión, mediante el transporte aéreo de efectivos a bordo de aviones de gran capacidad y autonomía, militares o civiles.

- Ante la eventualidad de una neutralización del aeropuerto de la capital, se pretende contar con una fuerza aérea embarcada, compuesta por aviones "Harrier" a bordo de un buque portaaeronaves del tipo "Invencible".

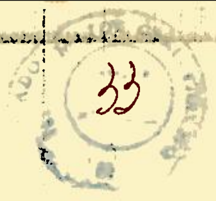
- Ello implica la necesidad de una fuerza operativa naval, cuyas necesidades mínimas se estiman, además del buque portaaeronaves, en una fragata y tres corbetas portamisiles. Como elemento disuasorio para la flota argentina de superficie, se considera suficiente un submarino de propulsión nuclear.

- Las necesidades expuestas, en lo que afecta a medios aéreos, exigen el acodicionamiento del aeropuerto de Port Stanley, para hacerlo operativo para el tipo de aviones citados, comenzado por el alargamiento de la pista de aterrizaje.

- Con independencia de las necesidades operativas expuestas, sería preciso acondicionar la infraestuctura de la isla por lo que respecta a obras públicas - habilitación de carreteras y refuerzo de puentes -, redes de servicios, construcción de depósitos - combustible, municiones y material - y de edificios para alojamiento de las tropas.

El conflicto de las Mlavinas ha tenido indudables repercusiones en muchas otras áreas, que no es posible analizar en detalle, pero que exigen cuando menos una breve recapitulación:

...///...



- En el ámbito interno del Reino Unido habrá que analizar las consecuencias económicas y políticas. Parece ser que los gastos de la campaña -evaluados en 700 millones de Libras por la Primer Ministro ante el Parlamento- han podido ser financiados con los fondos estatales de reserva, unos 2.000 millones de libras, pero no se descarta la posibilidad de que hayan de adoptarse medidas económicas extraordinarias como consecuencia de ella, pues a partir de ahora habrá que comenzar la reposición del valioso material de guerra perdido. Las repercusiones políticas deberán ser evaluadas con respecto a las elecciones generales del próximo año, en las que ha de influir el aumento de prestigio del partido en el poder por el desenlace favorable de la campaña, pero también las consecuencias económicas y las considerables pérdidas en vidas humanas y material bélico.

- Por lo que respecta a la OTAN, la campaña ha supuesto el alejamiento de una fuerza importante durante un tiempo considerable, con el consiguiente debilitamiento de la Alianza en Europa y una proporción de bajas en la Flota británica digna de ser tenida en cuenta. Además, se ha brindado al adversario la oportunidad de valorar la capacidad real en conflicto bélico de una flota considerada de las más eficaces de Occidente. En contrapartida, tal capacidad ha podido también ser evaluada por los occidentales, con la subsiguiente posibilidad de corrección de errores. Existe, en fin, la posibilidad de que el adversario trate de sacar provecho de las enseñanzas geoestratégicas, fomentando la creación de focos calientes, simultáneos o sucesivos, en puntos alejados, que impliquen a naciones miembros de la Organización, obligándoles a desplazar efectivos y mermar así la capacidad militar de Europa Occidental.

- Por último, en el ámbito geoestratégico mundial, no cabe duda que las relaciones entre los Estados Unidos y las naciones iberoamericanas han sufrido notable deterioro, lo que no dejará de ser aprovechado por los países del bloque oriental.

10. CONCLUSIONES:

Siendo el conflicto de las Malvinas una operación de guerra limitada, aunque algunas de las conclusiones que expongamos puedan ser universales y aplicables a todo conflicto, otras habrán de ser forzosamente limitadas y particulares.

Puesto que no se trata de establecer una relación exhaustiva de todos los errores y aciertos de unos y otros, que pudieron influir en el desarrollo y desenlace de la campaña, trataremos de establecer, por capítulos, los puntos que consideramos más dignos de mención.

.../ / /...

10.1. El hombre, la moral y el Mando

La primera reflexión que aparece evidente es que, si bien se trata de una campaña en la que han intervenido los elementos más sofisticados de la técnica actual, el hombre y la moral conservan valor preeminente, como ha sido comprobado por ambas partes, singularmente con el valor y espíritu de sacrificio demostrado por los pilotos argentinos en la batalla aeronaval, y la disciplina y entrenamiento del combatiente británico en la terrestre.

Aparte las condiciones materiales de uno y otro bando, que indudablemente han de influir en el desarrollo de toda campaña, el desenlace de ésta nos parece venir condicionado, en primer lugar, por el primer principio fundamental del Arte de la Guerra, definido por nuestra Doctrina, la Voluntad de Vencer, que no parece evidente por parte argentina, mientras que del lado británico se muestra decidida y firme, tanto desde el punto de vista político como desde el militar. Los otros dos principios fundamentales, Libertad de Acción y Capacidad de Ejecución, han estado también del lado británico, sobrando toda aclaración, por ser suficientemente expresivas las definiciones que de ellos da la Doctrina, respectivamente: "posibilidad de decidir, preparar y ejecutar los planes, a pesar de la voluntad del adversario" y "facultad de saber adecuar los medios disponibles a las misiones previstas".

Otro de los factores decisivos ha sido la Organización del Mando, que del lado británico ha seguido una línea lógica y coherente, con atribuciones perfectamente definidas en cada escalón, directivas claras y precisas, pero con un margen de iniciativa suficiente, mientras que por parte argentina no parece haya gozado de las mismas características.

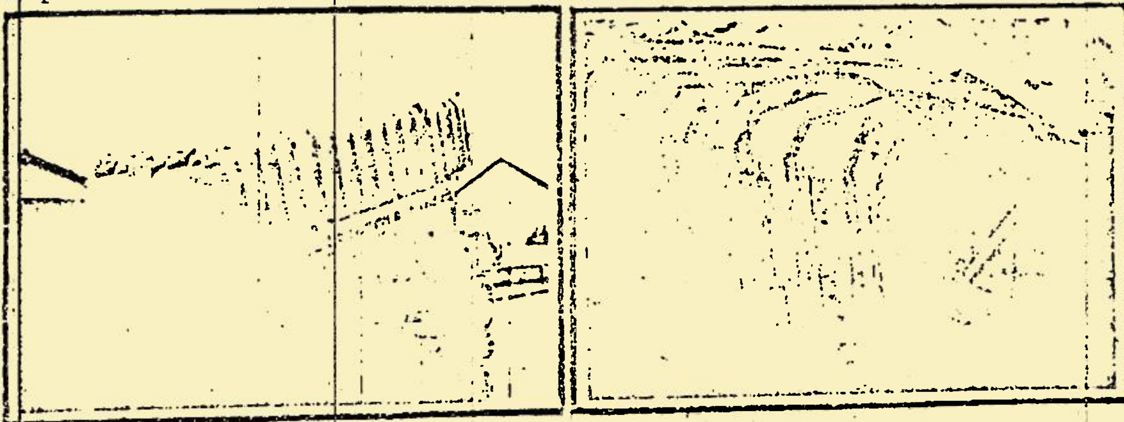
En Gran Bretaña, la dirección política de la guerra la llevaba un gabinete ministerial reducido o "gabinete de crisis", presidido por la Primer Ministro y a cuyas reuniones asistía el Jefe de Estado Mayor de la Defensa. Tanto este gabinete, como el Ministro de Defensa con los Jefes de Estado Mayor, se reunían al menos una vez al día. El Almirante Jefe de la Flota - Almirante Fieldhouse - fué nombrado Comandante Jefe de la Fuerza Expedicionaria, directamente responsable ante el Jefe de Estado Mayor de la Defensa, disponiendo de un adjunto Tierra y otro Aire. El Vicealmirante Woodward era el Comandante Jefe de la Agrupación Táctica Combinada (Task Force), con puesto de mando en el portaaeronaves "Hermes", que delegaba el control del Grupo Anfibio en el Brigadier Thompson, Jefe de la Brigada de Comandos, quien asumió el control operativo de las fuerzas de desembarco. Por último, el mando de las fuerzas en tierra lo asumió el General de División Moore, con dependencia directa del Comandante Jefe de la Fuerza Expedicionaria, Almirante Fieldhouse.

.../...

Por parte argentina, no aparecen tan claramente dibujadas las dependencias jerárquicas. A pesar de existir un Estado Mayor Conjunto desde tiempo de paz y de la creación de un Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), no se constituyó un Mando Unico de las Fuerzas Armadas y no existió la adecuada coordinación estratégica. La conducción de las operaciones aéreas tácticas y de defensa aérea en el TOAS, la asumió el Comando de la Fuerza Aérea Sur. El General Menendez recibió la orden para prepararse a asumir go de Gobernador Militar de las Malvinas el 25 de enero, bajo la dependencia directa del Jefe de Estado Mayor del Ejército, pero no es evidente que recibiera directivas precisas acerca de la conducción de las operaciones. Además, según señala el informe de la Comisión Calvi, hubo diferencias entre los Mandos de la operación - concretamente entre los Generales Jofre y Daher - acerca del mando de las fuerzas terrestres y una evidente superposición de funciones y conflictos de atribuciones, agravados por la presencia de cuatro Generales de Brigada en el territorio insular.

10.2. Los materiales.

Sin que pretendamos hacer un análisis exhaustivo de las cualidades y fallos técnicos de cada uno de los diferentes tipos de material utilizado, trataremos de dar una visión



Exocet MM38 sobre camión para su utilización terrestre — Exocet MM38 en su contenedor

general acerca del funcionamiento y eficacia de los principales sistemas de armas o materiales utilizados.

Por lo que respecta a los misiles, que han estado en el primer plano de la actualidad informativa a partir del hundimiento del "Sheffield", está fuera de toda duda la eficacia del "Exocet", a la vista de los resultados obtenidos en relación con el escaso número de misiles lanzados. Con respecto a este sistema de armas, hay que señalar el experimen

.../...

to realizado por los argentinos, de lanzamiento desde un emplazamiento terrestre de un misil MM38 procedente de las instalaciones defensivas de un buque. Al parecer, se intentaron lanzar dos de estas armas, funcionando una sola, que hizo impacto en el crucero "Glamorgan", aunque no consiguiera su hundimiento.

Las estadísticas publicadas en medios de difusión británicos atribuyen el derribo de 66 aviones argentinos (31 Skyhawk y 35 Mirage) a misiles, con la siguiente repartición.

. Sidewinder...... 26

. Sea Wolf........ 5

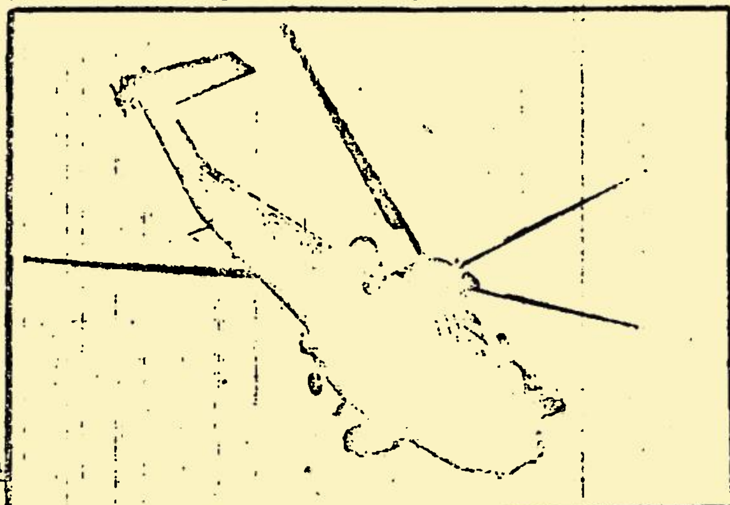
. Sea Dart........ 8

. Sea Cat......... 6

. Blowpipe........ 8

. Rapier.......... 13

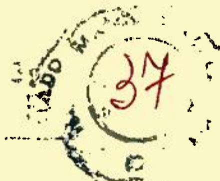
ver página 64

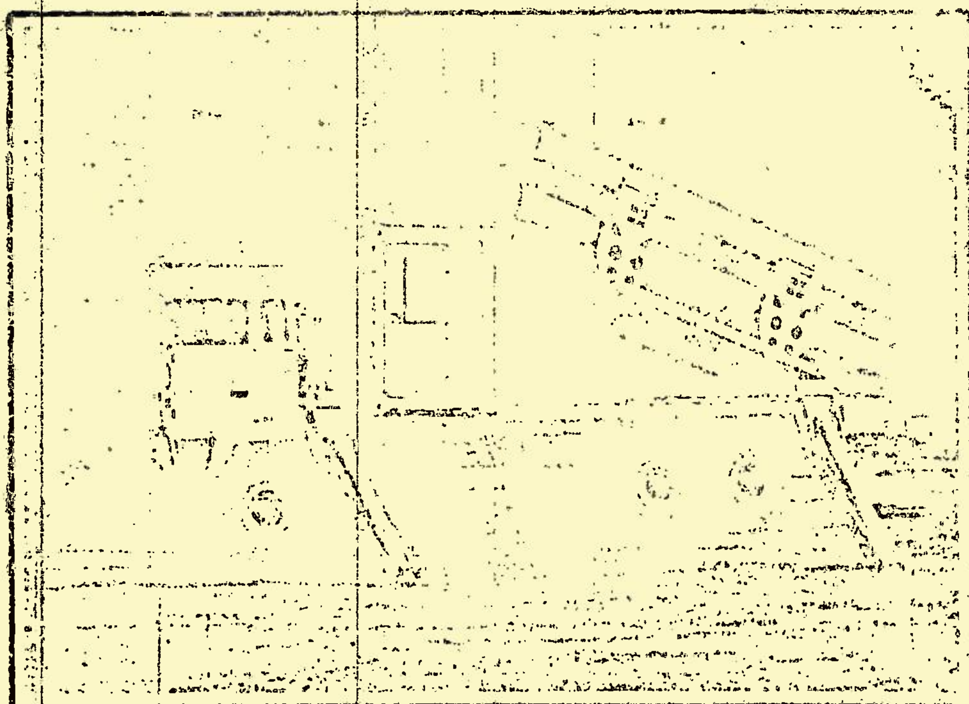


Helicóptero Sea King con radar Searchwater.

Esta estadística no parece del todo fiable, atribuyéndose el abultamiento de las cifras al afán publicitario de los fabricantes de armamento y al hecho de que la defensa antiaérea contabilice como derribos impactos no comprobados o explosiones debidas a los dispositivos de autodestrucción del misil. En general, las fuentes inglesas, más o menos especializadas, al examinar la actuación de cada sistema de armas, comienzan por señalar el alto porcentaje de derribos efectuados, para enumerar a continuación una serie de fallos técnicos comprobados, concluyendo por resaltar la gran eficacia del misil y papel decisivo jugado en la defensa antiaérea. Indicios suficientes para detectar fallos en estos sistemas son las críticas expuestas por el propio Ministro de Defensa sobre el "Rapier", acalladas con prontitud, y el hecho de que el nuevo portaaviones "Illustrious" haya sido dotado de un cañón múltiple de 20 mm. Vulcan/Phalanx" de tiro rápido, 3.000-4.000 disparos por minuto, posiblemente como consecuencia de la opinión, atribuída al Almirante Wooward, de que la mejor forma de detener un misil "Exocet" es crear una pared de proyectiles ante él. Asimismo, fuentes de la Fuerza Aérea Argentina afirman que en una ocasión un avión B-707 evadió con rápidas y afortunadas maniobras seis misiles, presumiblemente "Sea Dart", y tuvo que zambullirse literalmente, hasta casi pegarse al mar, para evitar la repetición de la experiencia.

...///...





Exocet MM-40 en versión para baterías de costa.

En lo que concierne a las unidades navales, los principales inconvenientes que se les atribuyen son:

- La comprobada facilidad en la producción de incendios, que provocaron gran parte de los hundimientos ("Sheffield", "Ardent", "Antelope"), y ello debido a las aleaciones de aluminio empleadas para aligerar los buques, dado que este material funde a 660º, aproximadamente la mitad que el acero.

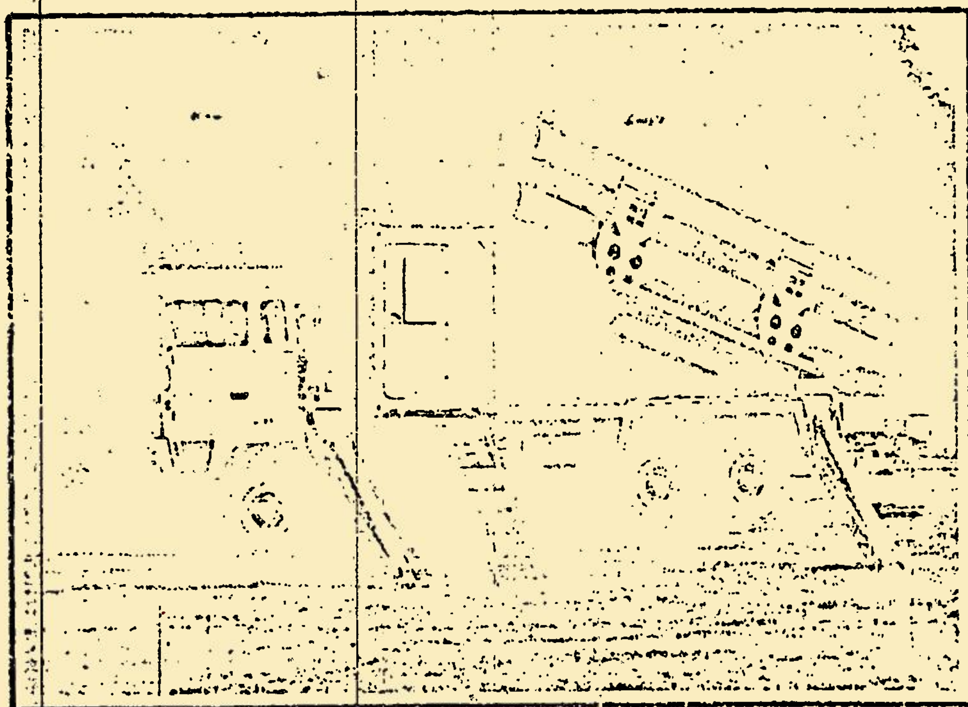
- Las deficiencias en la defensa antiaérea, con escasez de bocas de fuego AAA clásicas y de aviones interceptadores embarcados, carencia de alerta lejana y fallos en los sistemas de detección, que permitieron como primer hundimiento el del "Sheffield", precisamente el Centro de Control de la defensa antiaérea.

- La concentración de los mandos electrónicos de las armas de a bordo en una sola consola, en el caso de las fragatas de [illegible] de muy alta tecnología, lo que hizo posible, en ocasiones, que un solo impacto de bomba, dañando a la central de computación de los sistemas integrados, dejara la nave completamente indefensa.

Tampoco ha quedado comprobado que complicados y sofisticados sistemas de contramedidas electrónicas hayan sido eficaces para desviar a los misiles enemigos de su trayectoria, habiéndose reconocido como más eficaz el ya clásico de lanzamiento de laminillas metálicas.

.../...

38



Exocet MM-40 en versión para baterías de costa.

En lo que concierne a las unidades navales, los principales inconvenientes que se les atribuyen son:

- La comprobada facilidad en la producción de incendios, que provocaron gran parte de los hundimientos ("Sheffield", "Ardent", "Antelope"), y ello debido a las aleaciones de aluminio empleadas para aligerar los buques, dado que este material funde a 660º, aproximadamente la mitad que el acero.
- Las deficiencias en la defensa antiaérea, con escasez de bocas de fuego AAA clásicas y de aviones interceptadores embarcados, carencia de alerta lejana y fallos en los sistemas de detección, que permitieron como primer hundimiento el del "Sheffield", precisamente el Centro de Control de la defensa antiaérea.
- La concentración de los mandos electrónicos de las armas de a bordo en una sola consola, en el caso de las fragatas dotadas de muy alta tecnología, lo que hizo posible, en ocasiones que un solo impacto de bomba, dañando a la central de computación de los sistemas integrados, dejara la nave completamente indefensa.

Tampoco ha quedado comprobado que complicados y sofisticados sistemas de contramedidas electrónicas hayan sido eficaces para desviar a los misiles enemigos de su trayectoria, habiéndose reconocido como más eficaz el ya clásico de lanzamiento de laminillas metálicas.

...//...

39

10.3. Procedimientos operativos empleados

La primera consideración a tener en cuenta es, en general, la falta de adecuación de los medios empleados a las misiones a cumplir. La Armada británica se vió obligada a realizar una operación no prevista, pues la desaparación de los portaaviones clásicos pone en peligro el éxito de una acción a tan gran distancia de sus bases, por falta de apoyo aéreo adecuado.

Por parte argentina, las tropas empleadas procedían mayoritariamente de unidades de recluta del contingente anual, procedentes de regiones cálidas, en absoluto acostumbradas a las condiciones meteorológicas del teatro de operaciones. Pudiendo haber utilizado unidades de guarnición en la frontera andina con Chile, habituadas a duras condiciones climatológicas y a un tipo de vida concorde con la campana que se preveía, no se decidieron a emplearlas, probablemente por consideraciones políticas. Al contrario, las tropas desembarcadas británicas se emplearon en un ambiente similar a aquel para el que estaban entrenadas y equipadas, pues gran parte de ellas procedían de las unidades destinadas al refuerzo del frente de Noruega, en caso de conflicto en el teatro europeo.

Fué preocupación constante británica la observación y la información del campo de batalla. Al contrario, los argentinos abandonaron con facilidad líneas de alturas que ofrecían condiciones apropiadas como observatorios y dejaron libertad de movimientos a los colonos británicos, que fueron valiosa fuente de información para las tropas desembarcadas.

La escasa visibilidad fué adecuadamente aprovechada por las tropas británicas, que efectuaron abundantes desplazamientos nocturnos o bajo la niebla dominante en las primeras horas de la mañana.

Factor esencial en el éxito de las operaciones británicas fué el continuo y racional empleo de los helicópteros en multitud de misiones, además de las clásicas de abastecimiento y evacuación. Citaremos, como ejemplo de ellas: el relevo periódico de las unidades de vanguardia a fin de mantener el ritmo de la progresión; el permitir a las unidades a pie el desplazamiento con el mínimo de equipo, para entregarles el material más pesado en sus zonas de concentración o espera; los cambios de asentamiento de las unidades de artillería, etc.

La superioridad del material de artillería británico sobre el argentino, así como la combinación del apoyo de fuegos terrestres y navales en todas las ocasiones en que fué posible, resultó factor importante en el éxito de las acciones, uniéndose a ello los medios de localización de morteros

.../...

ℜ

y la utilización por las tropas a pie de un tipo de mortero de poco peso, descartable después de haber lanzado varios proyectiles, que aumentaba grandemente la potencia de fuego de las unidades atacantes. Al contrario, por el lado argentino se dejaba sentir el peso excesivo de sus morteros, que dificultaba el rápido cambio de posición y facilitaba la localización de sus asentamientos por parte del adversario.

No se considera, sin embargo, que fuera factor decisivo la utilización por parte británica de elementos, calificados por las informaciones de prensa como sofisticados y de alta tecnología, como pudieran ser los intensificadores de luz para visión nocturna y otros, atribuyéndose más bien esta propaganda al afán argentino de justificar ante su propio pueblo el inesperado derrumbamiento de toda resistencia.

La táctica general adoptada por las tropas argentinas pecó de excesivo estatismo, sin reacciones ofensivas, con defensa de posiciones aisladas - Darwin y Port Stanley - excesivamente alejadas entre sí, lo que impedía realizar una maniobra defensiva general coordinada, y con escasa profundidad en las posiciones defensivas.

Otros aspectos dignos de tenerse en cuenta, que ya se han hecho notar a lo largo de este informe, fueron el apoyo de los Estados Unidos - singularmente logístico y de información - sin el cual hubiera sido mucho más problemática la victoria británica, la eficiente movilización de la flota mercante del Reino Unido y el gran esfuerzo realizado por la RAF en el transporte aéreo a gran distancia.

En tácticas aéreas, las Fuerzas Aéreas argentinas señalan como una de sus conclusiones que la unidad de ataque más práctica, eficaz y económica para atacar a una fragata dotada de misiles es la constituída por tres aviones, en contra de las teorías en vigor que la cifraban en un mínimo de siete o incluso de escuadrones completos de doce aviones.

X

60

ANEXO Nº 1

MEDIOS PACTICIPANTES Y BAJAS

1. EFECTIVOS BRITANICOS

1.1. Efectivos para acciones en tierra

- 1.300 hombres del Regimiento de Paracaidistas, integrado por los Batallones II y III.
- 750 hombres del VII Batallón de Infantería "Gurka".
- 650 hombres del I Batallón de Infantería "Guardias Reales".
- 650 hombres del II Batallón de Infantería "Guardias de Escocia".
- 100 hombres de la Unidad de Carros Ligeros del Regimiento de Caballería "Reales y Azules".
- 3.000 hombres de Infantería de Marina, pertenecientes a los Batallones de Comandos XL, XLII y XLV y a la Unidad Especial SBS ("Special Boat Service"). 645
- Un número no especificado de personal perteneciente al 22 Regimiento de Comandos del SAS "Special Air Service").

Todos ellos calificados en la Doctrina británica como Unidades de Combate, debiéndose añadir a ellos las Unidades de Apoyo, en las que se cuentan, además de los Servicios, tropas de Artillería, Zapadores, Transmisiones y Helicópteros.

1.2. Efectivos Navales

- 2 Portaaeronaves: *"Hermes"* e *"Invencible"*.
- 3 Cruceros: *"Antrim"*, *"Glamorgan"* y *"Bristol"*.
- 6 Destructores: *"Broadsword"*, *"Brilliant"*, *"Exeter"*, *"Sheffield"*, *"Glasgow"* y *"Coventry"*.
- 6 Fragatas: *"Ardent"*, *"Alacrity"*, *"Antelope"*, *"Arrow"*, *"Yarmouth"* y *"Plymouth"*.
- 3 ó 4 Submarinos de propulsión nuclear (entre ellos el *"Conqueror"*).

...///...

42

- 2 Transportes de Ataque: *"Fearless"*, *"Intrepid"*.
- 6 Navíos de desembarco: *"Sir Lancelot"*, *"Sir Geraint"*, *"Sir Galahad"*, *"Sir Tristam"*, *"Sir Bedivere"*, *Sir Percivale"*.
- 6 Petroleros de la Marina: *"Appleleaf"*, *"Brambleleaf"*, *"Olmeda"*, *"Tidespring"*, *"Pearleaf"*, *"Resource"*.
- 1 Barco Almacén de Apoyo de la Marina: *"Stromness"*.
- 3 Buques-hospital de la Marina: *"Hydra"*, *Hecla"*, *"Herald"* para evacuación sobre el *Uganda*.
- 1 Patrullero: *"Endurance"*.

Otros efectivos Navales requisados o contratados

- 2 Grandes Transportes Transatlánticos: *"Queen Elizabeth 2 (QE2) y Canberra*.
- 1 Transporte medio Transatlántico-Hospital: *"Uganda"*.
- 3 Transbordadores: *"Norland"*, *"Edmund"* y *"Rangatira"*.
- 2 Barcos de Transporte de Contenedores: *"Atlantic Conveyor"* y *"Atlantic Causeway"*.
- 10 Transportes de carga: *"Caledonia"*, *"Elk"*, *"Contender Bezant"*, *"Nordic Ferry"*, *"Baltic Ferry"*, *"Europic Ferry"*, *"Lycaon"*, *"Geesport"*, *"Saxonia"* y *"Saint Helena"*.
- 14 Petroleros civiles: *"British Tamar"*, *"British Test"*, *"British Tay"*, *British Wye"*, *British Trent"*, *"British Dart"*, *British Esk"*, *"Balder London"*, *"Alvega"*, *"Port Toronto"*, *"Scotish Eagle"*, *"Anco Charger"* y *"Eburna"*.
- 1 Barco de Abastecimiento desde el mar: *"Stena Seaspread"*
- 5 Pesqueros: *"Cordella"*, *"Junella"*, *"Northella"*, *"Fornella"* y *"Pilt"*.
- 4 Remolcadores: *"Yorkshireman"*, *"Irishman"* *"Salvageman"*, y *"Wimpey Seahorse"*.
- 1 Barco de apoyo a medios especiales sumergidos: *"British Enterprise III"*.
- 1 Buque cablero: *"Iris"*.

.../// ...

Un informe oficial británico especifica que en el momento crucial de la campaña, días antes de la rendición argentina, la Fuerza Expedicionaria Naval contaba con:

- 26 buques de guerra.
- 15 buques auxiliares de la flota.
- 42 buques mercantes movilizados.

1.3. Efectivos aéreos

A los 20 aviones "Sea Harrier" embarcados inicialmente en los portaaeronaves "Hermes" e "Invencible", se unieron con posterioridad otros ocho aviones del mismo tipo y 14 "Harrier GR-3" de la RAF.

El mismo informe citado en el apartado anterior fija las aeronaves británicas en el mismo momento en 52 aviones y 136 helicópteros.

En este número, además de los aviones "Sea Harrier" y "Harrier" interceptores y de ataque a tierra, están incluídos probablemente los bombarderos "Vulcan", aviones de transporte "Hercules C-130", aviones cisterna "Victor" y de reconocimiento electrónico "Nimrod", todos ellos basados en la Isla de Ascensión.

A este contingente de aviones militares, habría que añadir, como contribución importante al esfuerzo realizado por las Fuerzas Aéreas, las salidas realizadas por aeronaves civiles de gran capacidad de carga y autonomía, que viajaron entre la metrópoli y la Isla de Ascensión.

2. EFECTIVOS ARGENTINOS

Aunque no se dispone de datos exactos globales sobre los efectivos puestos en combate en el teatro de operaciones por parte argentina, el Mando británico afirma haber tenido simultáneamente 11.300 prisioneros. Si se tiene en cuenta que al final de la campaña, momento al que se refiere esta cifra, ya se habían repatriado los procedentes de Georgia del Sur, y si a ellos se unen las bajas en combate y evacuaciones de heridos, se podría evaluar el total de personal en las islas alrededor de los 12.000 hombres. Las Unidades de procedencia fueron la III y IX Brigadas de Infantería y la X Brigada Motorizada, así como el Batallón de Desembarco de Infantería de Marina.

...///...

Por lo que respecta a efectivos aéreos, se dispone de datos más precisos:

- El Comando de la Fuerza Aérea Sur puso en combate inicialmente 82 aviones - 28 Mirage III y Dagger y 54 Skyhawk - a los que se unieron posteriormente 6 Dagger más.

En las islas, también pertenecientes a las Fuerzas Aéreas, aproximadamente 30 Pucará y 8 "Aermacchi".

- La Aeronaval actuó con 14 Skyhawk, 5 Super-Etendard y 6 Neptunos para reconocimiento marítimo.

- El Comando Aéreo de Transporte operó con 5 Hércules C-130 de los cuales dos fueron habilitados como aviones cisterna.

1. BAJAS

1.1. Británicas

Las bajas de guerra reconocidas por Gran Bretaña han sido:

- Muertos............................ 256
- Heridos............................ 777
- Barcos hundidos.................... 6
- Barcos averiados................... 6
- Aviones derribados................. 8
- Helicópteros derribados........... 11

Existe la creencia de que las cifras reales de bajas no se darán a conocer en su totalidad a la opinión pública, disimulándose en lo posible aquellas que no es probable trasciendan. Como ejemplo de ello, citemos el hecho de que en el momento del regreso a la metrópoli de algunas unidades navales, la prensa publicó que el barco taller "Stena Seaspread" reparó diez navíos, de los cuales dos tuvieron que regresar a Gran Bretaña, por no poder continuar las operaciones. Este buque llevó a cabo también reparaciones mayores de estructuras, eléctricas, de motores e incluso sustitución de palas de hélices bajo el agua.

Del mismo modo, está comprobado el hundimiento, o destrucció total, de siete barcos, aunque los británicos solo contabilicen seis, probablemente por no contar el "Atlantic Conveyor" que no pertenecía a la Marina de guerra.

...///...

Por su parte, los argentinos dan como bajas inglesas las siguientes:

- Navales

7 buques hundidos (Sheffield, Coventry, Ardent, Antelope, Plymouth, Atlantic Conveyor y Sir Gallahad).

16 buques fuera de combate o averiados de diversa consideración, a saber:

. portaaeronaves Hermes e Invencible.

. un destructor tipo 42.

. dos destructores clase "County".

. dos fragatas tipo 22.

. una fragata clase "Leander".

. cinco o seis fragatas, no identificadas, con averías de escasa importancia.

. dos buques de desembarco, seriamente averiados.

- Aéreas

Una fuente oficial argentina da como derribos seguros 14 aviones y 12 helicópteros, a los que añade 7 aviones y 9 helicópteros contabilizados como probables.

3.2. Argentina

- Aeronaves

De fuente inglesa se contabiliza un total de 109 bajas de aeronaves argentinas, incluídos los capturados o destruídos en tierra, distribuídas del siguiente modo:

- "Skyhawk"	31
- "Mirage"	26
- "Puçará"	23
- Helicópteros	18
- Aviones de adiestramiento y ataque	5
- Aviones ligeros	3
- "Skyvan"	1
- "Canberra"	1
- "Hercules C-130"	1

...///...

46

Las pérdidas reconocidas por los argentinos son las siguientes:

- En combate:
  - "Mirage"................... 19
  - "Skyhawk"................... 27
  - "Super Etendard"......... 1
  - "Pucará"................... 5

Además fueron averiados, pero pudieron ser recuperados, 8 "Skyhawk" y 1 "Super Etendard".

- En tierra y otros:
  - "Pucará"................... 9
  - "Hercules C-130"......... 1
  - "Canberra"................ 1
  - "Learjet"................. 1
  - "Skyvan"................... 1
  - Helicópteros, sin especificar número.

Las bajas en personal de las Fuerzas Aéreas anunciadas ...la Argentina son:

36 oficiales pilotos.

14 suboficiales

5 soldados.

Aunque el número de pilotos es inferior al de aviones ...ribados en vuelo, el resto consiguieron ser eyectados y ...perados.

Si bien los derribos de aviones anunciados por las auto...des británicas parecen excesivos, en comparación con los ...tivos puestos en pie de guerra por los argentinos, si a ... pérdidas reconocidas por éstos se añaden los aviones to...s y recuperados y los helicópteros perdidos, no incluí... en la estadística argentina, no existe una diferencia ...siva en las cifras facilitadas por unos y otros (un ...to del 20% en las cifras británicas).

...///...

47

- Personal

No se dispone de estadística exacta, pero una fuente oficial argentina ha reconocido más de 800 muertos, entre los cuales debe contabilizarse el personal de las Fuerzas Aéreas ya citado, el correspondiente al hundimiento del crucero "General Belgrano" y otras unidades navales de menor cuantía y las bajas producidas por los combates terrestres.

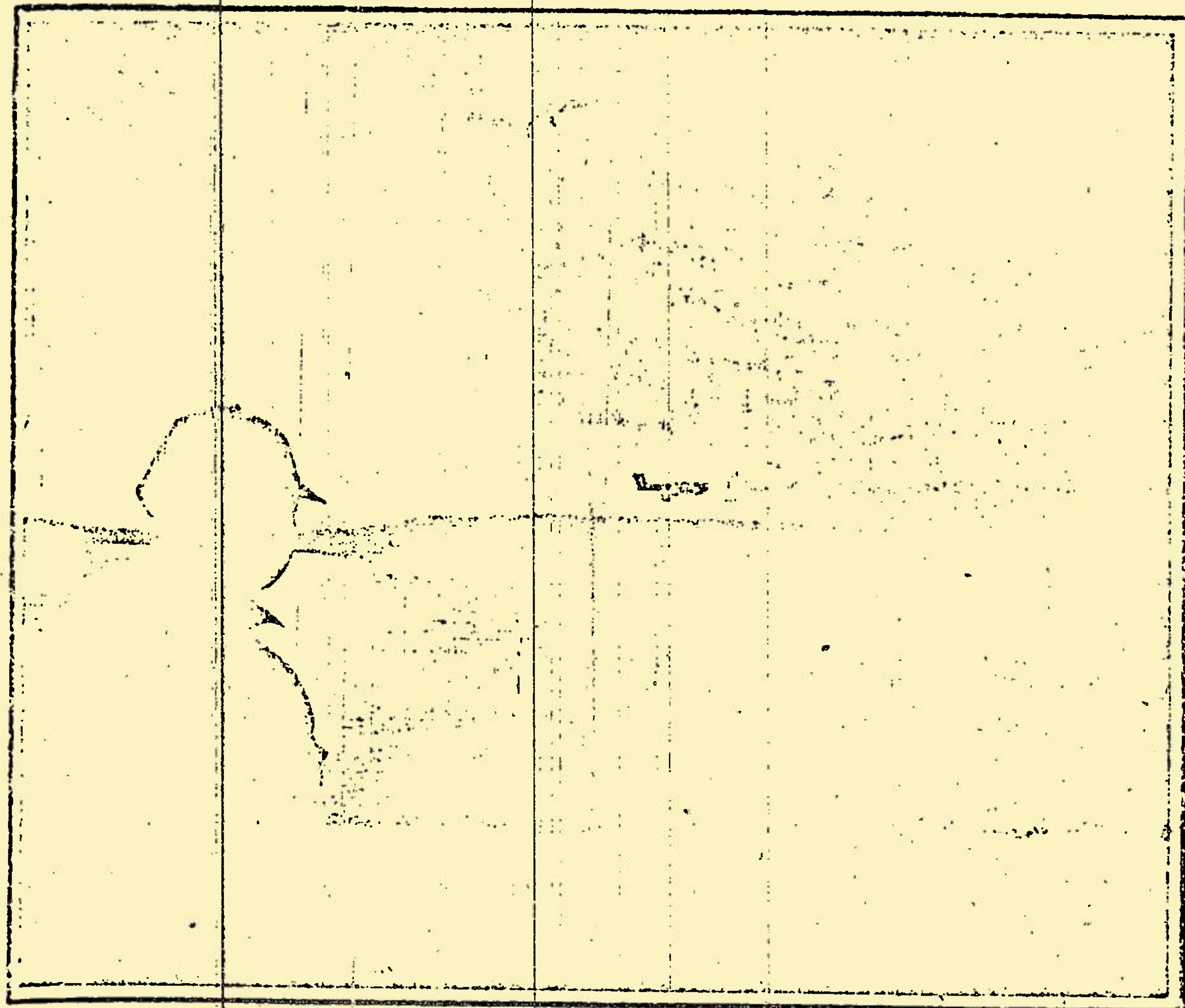
Por su parte, los británicos citan las cifras de 746 muertos y 1.336 heridos por parte argentina.

4. OTRAS ESTADISTICAS DE TIPO OPERATIVO.

Las Fuerzas Aéreas Argentinas han dado a conocer los siguientes datos correspondientes a su actuación:

- Salidas de combate planeadas.......... 505
- Salidas de combate realizadas.......... 445
- Salidas sobre objetivo................ 272
- Horas de vuelo totales................ 12.454
- Horas de vuelo de combate............. 2.782
- Horas de vuelo de transporte.......... 7.719
- Otras (civiles y militares)........... 1.953
- Aviación de transporte:
  . Carga militar transportada.......... 9.000 toneladas
  . Personal transportado............... 49.000 hombres
  . Puente aéreo Continente-Isla Soledad:
    .. Carga............................ 5.500 toneladas
    .. Personal......................... 9.800 hombres
  . Durante el bloqueo aeronaval (1º de mayo a 14 de junio):
    .. Vuelos a Soledad................. 33
    .. Carga............................ 450 toneladas
    .. Evacuaciones..................... 264 heridos





FALKLAND ISLANDS

SOUTH ATLANTIC OCEAN

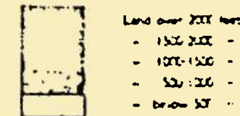
WEST FALKLAND

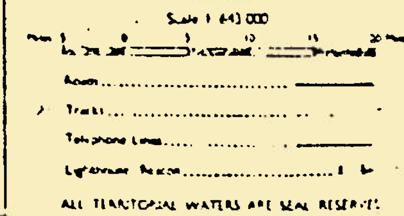
KING GEORGE BAY

QUEEN CHARLOTTE BAY

EAST FALKLAND

SOUTH ATLANTIC OCEAN







50

Hundido

HMS SIR LANCELOT
Logistic Landing Ship
5,550 tons. 412ft long. Commissioned 1964.
2 40mm guns.

HMS SIR GERAINT
Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1967.
2 40mm guns.

Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1966.
2 40mm guns.

Tocado

HMS SIR TRISTRAM
Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1967.
2 40mm guns.

Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1967.
2 40mm guns.

Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1968.
2 40mm guns.

RFA TIDESPRING
Large Fleet Tanker.
27,400 tons. 583ft long. Commissioned 1963.
4 Sea King helicopters.

RFA OLMEDA
Large Fleet Tanker.
36,000 tons. 648ft long. Commissioned 1965.

RFA RESOURCE
Fleet Replenishment Ship
22,890 tons. 640ft long. Commissioned 1967
2 40mm guns. 4 Sea King helicopters

RFA STROMNESS
Stores Support Ship.
16,792 tons. 524ft long. Commissioned 1967.
1 Sea King helicopter.

RFA APPLELEAF
Large Fleet Tanker.
40,200 tons. 560ft long. Commissioned 1979.

RFA BRAMBLELEAF
Large Fleet Tanker
40,200 tons. 560ft long. Commissioned 1979.

HMS HYDRA
Survey Ship/Hospital Ship.
2,733 tons. 260ft long. Commissioned 1966.

HMS HECLA
Survey Ship/Hospital Ship.
2,733 tons. 260ft long. Commissioned 1965.
1 Wasp helicopter.

HMS ENDURANCE
Ice Patrol Ship
3,600 tons. 300ft long.
2 20mm guns
2 Wasp helicopters

RFA PEARLEAF
Support Tanker.
25,790 tons. 568ft long. Commissioned 1960.

HMS HERALD
Survey Ship/Hospital Ship.
2,945 tons. 260ft long. Commissioned 1974.
1 Wasp helicopter.

QE2
Passenger/Troop Ship.
Cunard Line Ltd.
67,140 tons. 963ft long.

CANBERRA
Passenger/Troop Ship.
P & O Steam Navigation Co.
45,[illegible] tons. 818ft long.

UGANDA
Passenger/Hospital Ship
P & O Steam Navigation Co.
16,910 tons. 539ft long.

NORLAND
Passenger/Ro-Ro Ferry.
North Sea Ferries Ltd.
12,990 tons. 502ft long.

ST. [illegible]
Passenger/Ro-Ro Ferry
[illegible] Shipping Co. Ltd.
[illegible] tons. [illegible]ft long.

[illegible]
Passenger/Ro-Ro Ferry.
[illegible] Shipping Co. Ltd.
[illegible] tons. 42[illegible]ft long.

TOR CALEDONIA
Ro-Ro Cargo Ship.
[illegible] Co. Ltd.
[illegible] tons. 534ft long.

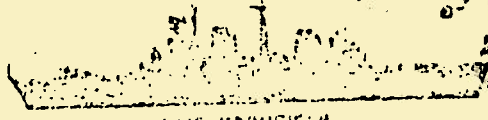
ELK
Ro-Ro Cargo Ship.
[illegible] Ltd.
5,463 tons. 495ft long.

[illegible]
11[illegible]

SILUETAS FLOTA



HMS HERMES
Aircraft/Troop Carrier
28,700 tons. 744ft long. Commissioned 1959
Seacat missiles
Sea Harriers and Sea King helicopters



HMS INVINCIBLE
Aircraft/Troop Carrier
19,500 tons. 677ft long. Commissioned 1980
Sea Dart missiles
Sea Harriers and Sea King helicopters

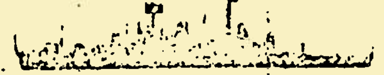


HMS ANTRIM
Cruiser. County Class
6,200 tons. 520ft long. Commissioned 1970
Exocet, Seaslug, Seacat missiles. 2 4.5in guns
1 Wessex helicopter

Tocado



HMS GLAMORGAN
Cruiser. County Class
6,200 tons. 520ft long. Commissioned 1966
Exocet, Seaslug, Seacat missiles. 2 4.5in guns
1 Wessex helicopter

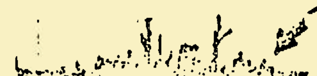


HMS BRISTOL
Cruiser Type 82
7,100 tons. 507ft long. Commissioned 197[illegible]
Sea Dart missiles and Ikara Torpedoes
1 4.5in. 2 20mm guns



HMS BROADSWORD
Destroyer Type 22. Broadsword Class
4,000 tons. 430ft long. Commissioned 1978
Exocet, Sea Wolf missiles and Torpedoes. 2 40mm guns
2 Lynx helicopters with Sea Skua missiles and Torpedoes

Tocado



HMS BRILLIANT
Destroyer Type 22. Broadsword Class
4,000 tons. 430ft long. Commissioned 1981
Exocet, Sea Wolf missiles and Torpedoes. 2 40mm guns
2 Lynx helicopters with Sea Skua missiles and Torpedoes



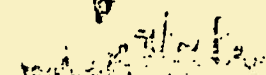
HMS EXETER
Destroyer. Type 42. Sheffield Class
4,100 tons. 412ft long. Commissioned 1980
Sea Dart missiles. 1 4.5in and 2 20mm guns. Torpedoes
1 Lynx helicopter with Sea Skua missiles and Torpedoes

Hundido

Hit by an Exocet missile on May 4. 20 died, 24 injured and 242 rescued.

HMS SHEFFIELD
Destroyer. Type 42. Sheffield Class
4,100 tons. 412ft long. Commissioned 1974
Sea Dart missiles. 1 4.5in and 2 20mm guns
1 Lynx helicopter with Sea Skua missiles and Torpedoes

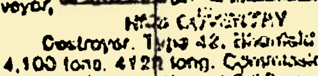
Tocado



HMS GLASGOW
Destroyer Type 42 Sheffield [illegible]
4,100 tons. 412ft long. Commissioned [illegible]
Sea Dart missiles. 1 4.5in and 2 20mm
1 Lynx helicopter with Sea Skua missiles [illegible]

Hundido

Lost to Exocet missiles on May 25.
[illegible]died on this and [illegible]Atlantic Conveyor.



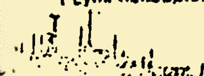
HMS COVENTRY
Destroyer. Type 42. Sheffield Class
4,100 tons. 412ft long. Commissioned 1978
Sea Dart missiles. 1 4.5in and 2 20mm guns. Torpedoes
1 Lynx helicopter with Sea Skua missiles and Torpedoes

Hundido

Hit by 15 missiles. 22 died, 30 injured and 178 rescued.

HMS ARDENT
Frigate Type 21. Amazon Class
3,250 tons. 384ft long. Commissioned 1977
Exocet, Seacat missiles and Torpedoes. 1 4.5in and 2 20mm guns.
1 Lynx helicopter with Torpedoes.





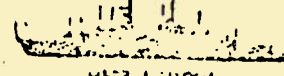
HMS ALACRITY
Type 21, Amazon Class
[illegible]ft long. Commissioned 1977
[illegible] Torpedoes. 1 4.5in and 2 20mm guns.
[illegible]copter with Torpedoes.

Hundido

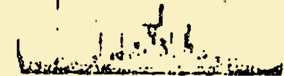
500lb bomb exploded on May 24 while being defused. One died, seven injured and 160 rescued.

HMS ANTELOPE
Frigate Type 21, Amazon Class
3,250 tons. 384ft long. Commissioned 1975
Exocet, Seacat missiles and Torpedoes 1 4.5in and 2 20mm guns.
1 Lynx helicopter with Torpedoes.

Tocado

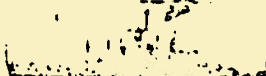


HMS ARROW
Frigate Type 21. Amazon Class
3,250 tons. 384ft long. Commission[illegible]
Exocet, Seacat missiles and Torpedoes 1 4.5in
1 Lynx helicopter with Torpedoes



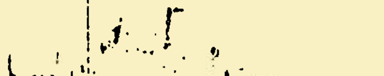
HMS YARMOUTH
Frigate Mod Type 12. Rothesay Class
2,800 tons. 370ft long. Commissioned 1960
Seacat missiles. Limbo mortars. 2 4.5in guns.
1 Wasp helicopter.

Tocado

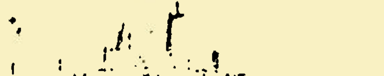


HMS PLYMOUTH
Frigate Mod Type 12. Rothesay Class
2,800 tons. 370ft long. Commissioned 1961
Seacat missiles. Limbo mortars. 2 4.5in guns
1 Wasp helicopter.

Probably at least four — one kept in reserve — including HMS Conqueror, which is believed to have sunk the Belgrano on May 2



HMS FEARLESS
Assault ship
12,120 tons. [illegible] Commissioned 1965.
Seacat missiles. 2 40mm guns



HMS INTREPID
Assault ship
12,120 tons. 520[illegible] Commissioned 1967
Seacat missiles. 2 40mm guns

Hundia

Lost to Exocet missiles in air attacks off San Carlos beachhead on May 25. 20 died on this and HMS Coventry. Crews totalling over 250 rescued.

ATLANTIC CONVEYOR
Ro-Ro Cargo/Container Ship.
Cunard Steam-Ship Co. Ltd.
14,950 tons. 695ft long.

ATLANTIC CAUSEWAY
Ro-Ro Cargo/Container Ship.
Cunard Steam-Ship Co. Ltd.
14,950 tons. 695ft long.

NORDIC FERRY
Ro-Ro Cargo Ship.
Townsend Line Ltd.
6,455 tons. 495ft long.

BALTIC FERRY
Ro-Ro Cargo Ship.
Stena Cargo Line Ltd.
6,455 tons. 495ft long.

[illegible] FERRY
Passenger/Ro-Ro Cargo Ship
[illegible] Steam Navigation Co. Ltd
4,190 tons. [illegible] long

BRITISH TAMAR
Tanker.
BP Thames Tanker Co. Ltd.
15,640 tons. 562ft long.

BRITISH TEST
Tanker.
BP Shipping Ltd.
15,650 tons. 562ft long.

BRITISH TAY
Tanker.
BP Shipping Ltd.
15,650 tons. 562ft long.

BRITISH AVON
Tanker.
BP Thames Tanker Co. Ltd.
15,640 tons. 562ft long.

BRITISH WYE
Tanker.
BP Shipping Ltd.
15,650 tons. 562ft long.

BRITISH [illegible]
Tanker.
BP Shipping Ltd.
15,650 tons. 562ft long.

BRITISH DART
Tanker.
BP Shipping Ltd.
15,650 tons. 562ft long.

BRITISH ESK
Tanker.
BP Thames Tanker Co. Ltd.
15,640 tons. 562ft long.

[illegible] LONDON
Tanker.
Lloyds Industrial Leasing Ltd.
[illegible] tons. [illegible] long.

ALVEGA
Tanker.
Finance for Shipping Ltd.
33,550 tons. [illegible] long.

FORT TORONTO
Tanker.
Canadian Pacific (Bermuda) Ltd.
19,980 tons. [illegible] long.

[illegible]
Tanker.
[illegible]
33,000 tons. [illegible] long.

[illegible]
Tanker.
[illegible] Ocean Transport & Trading Ltd.
[illegible] tons. 541ft long.

[illegible]
Tanker.
Shell Tankers UK Ltd.
19,700 tons. 557ft long.

[illegible]
[illegible]
[illegible] Co. Ltd.
[illegible] tons.

[illegible]
Passenger/Cargo Ship.
[illegible] Ltd.
7,750 tons. [illegible] long.

ST. HELENA
Passenger/Cargo Ship.
United International Bank Ltd.
3,150 tons. 320ft long.

SAXONIA
Cargo Ship.
Cunard Steam-Ship Co. Ltd.
8,500 tons. 570ft long.

[illegible]
Container [illegible] Ship
[illegible] Line Ltd
[illegible] tons. [illegible] long.

CORDELLA
Trawler.
J. Marr
1,240 tons. 230ft long.

[illegible]ELLA
Trawler.
J. Marr
1,618 tons. 217ft long.

NORTHELLA
Trawler.
J. Marr
1,615 tons. 217ft long.

PARIELLA
Trawler.
J. Marr
1,210 tons. 230ft long.

[illegible]
Trawler.
British [illegible] Trawlers Ltd.
[illegible] tons. [illegible] long.

YORKSHIREMAN
Tug.
United Towing (Hood)
[illegible] tons. 135ft long.

IRISHMAN
Tug.
United Towing (Hood) Ltd.
690 tons. 135ft long.

SALVAGEMAN
Tug.
United Towing (Howe) Ltd
1,600 tons. 225ft long.

WIMPEY SEAHORSE
Tug.
Wimpey Marine
1,600 tons. 227ft long.

[illegible]
Cable Ship.
[illegible] Inc.
3,670 tons. 310ft long.

BRITISH ENTERPRISE III
Manned Submersible Support Ship
[illegible] Ltd
1,600 tons. 230ft long.

54

ANEXO Nº 2

ALGUNAS FECHAS SIGNIFICATIVAS EN EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS

1.493 Bula Pontificia y posterior Tratado de Tordesillas, que marcan la soberanía española sobre los territorios descubiertos o a descubrir.

1.501 Referencias de Américo Vespuccio y Magallanes a una "tierra áspera e inculta que bordearon durante leguas"

1.592 Se atribuye el descubrimiento a John Davis o a Richard Hawkins.

1.599 No aparece referencia en la carta marina de Richard Hakluyt.

1.619 Atribuído el descubrimiento al holandés Sebald de Weert, siendo citadas las islas en la obra "Americae" de Theodore de Bry como Islas Sebald.

1.684 Explotación de las islas por el inglés William Cowley, siendo bautizadas posteriormente como Islas Falkland por John Strong.

1.698 Marinos franceses parten de Sain Malo para dirigirse a "islas españolas no habitadas por españoles".

1.706 Se bautiza el archipiélago como Malouines.

1.763 Los franceses, por iniciativa del Marqués de Bougainville, ocupan las islas.

1.764 Real Orden del Rey Carlos III, que desautoriza el Pacto de Familia en aquellas tierras. España paga a Francia 618.103 libras, 13 sueldos y 11 dineros por la propiedad de las islas.

1.765 El Comodoro Byron toma posesión de las islas el 23 de enero.

1.766 Orden del Ministro de Estado español Grimaldi determinando el abandono de las islas por parte de todos los extranjeros, que es aceptada por los franceses, pero no por los ingleses.

1.770 Bombardeo de Port Egmont por la escuadra española y capitulación de los ingleses el 10 de junio. Ruptura de relaciones entre España e Inglaterra.

...///...

1.816 Declaración de Independencia de las Provincias Unidas de Río de la Plata. Las islas pasan, de hecho, a soberanía argentina.

1.820 Envío desde Buenos Aires de la fragata "Heroina", que llega a Port Louis. Se otorgan tierras y derechos de explotación ganadera y pesquera.

1.823 D. Pablo Areguati es nombrado Gobernador de las Malvinas

1.826 Nombramiento de D. Luis Vernet como Gobernador. Incidente con la corbeta norteamericana "Lexington", que fué enviada para defender intereses de su flota pesquera.

1.829 Ante el temor de una intervención norteamericana, que pudiera poner fin a las pretensiones británicas de mantener sus intereses en las islas, el Gobierno inglés de Lord Palmerston decide volver a ellas.

1.832 Las fragatas británicas "Clio" y "Tyne", al mando de John Onslow, aparejan hacia las Malvinas.

1.833 El 2 de enero las fragatas "Clio" y "Tine" anclan en Berkeley y Port Egmont, izando la bandera inglesa. La guarnición argentina se rinde al cabo de tres días de asedio y es evacuada rumbo a La Plata en una goleta armada.

El 17 de junio, el Ministro argentino en Londres, D. Manuel Moreno, presenta la primera reclamación formal por parte del Gobierno argentino.

1.834 Un oficial de la Marina Británica es nombrado Residente. Se inicia la colonización con personal de origen anglosajón. Se instituye el Consejo Legislativo, quedando consumada la ocupación británica.

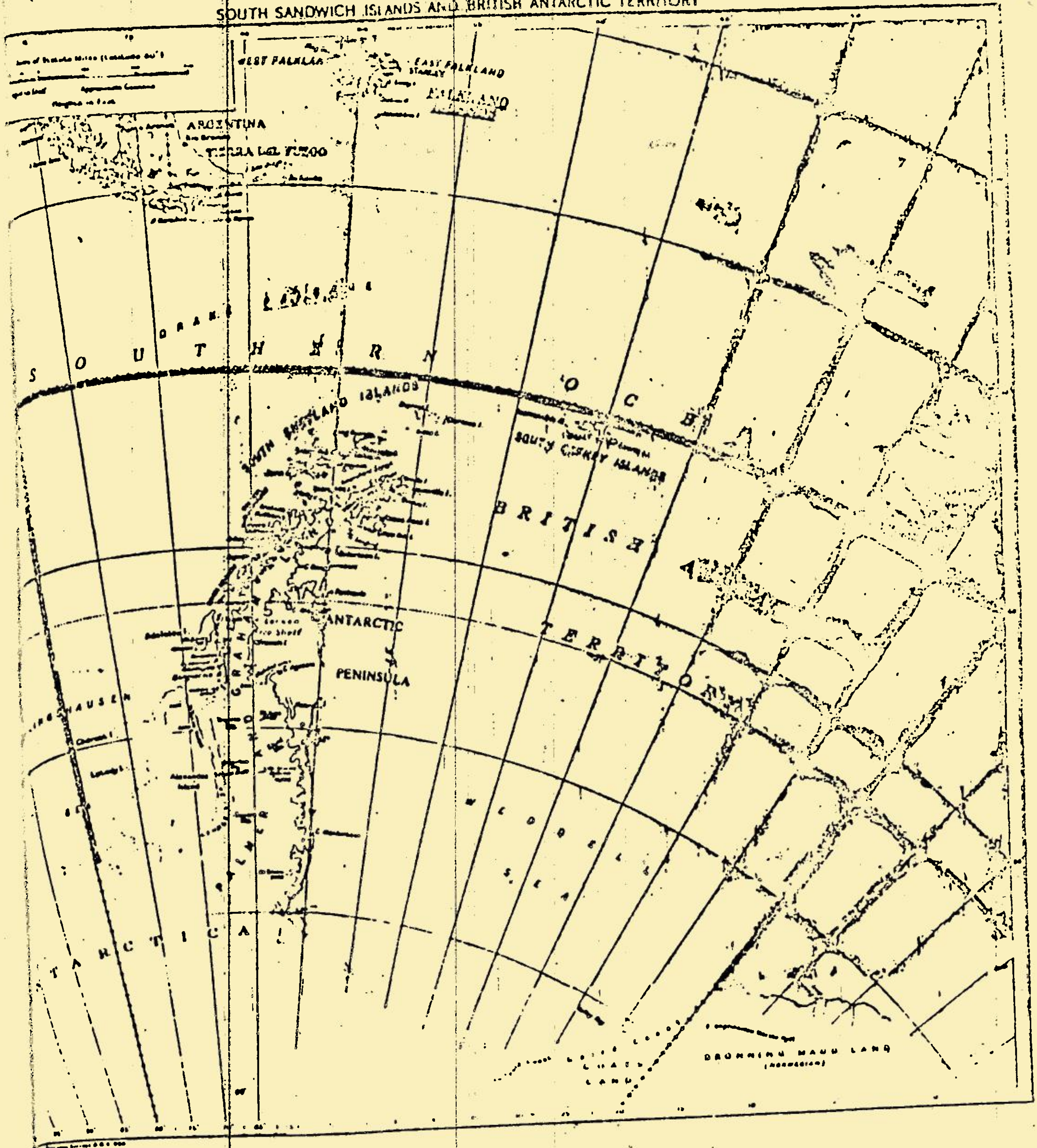
1.871 Visita a las Malvinas del Duque de Edimburgo.

1.886 Visita a las Malvinas del Almirante Kennedy.

1.888 Una Ley Imperial de Defensa incrementa notablemente el presupuesto para las fortificaciones, cuarteles, trabajos y artillería pesada en la "Austral Asian Station".

1.945 La República Argentina, que ha venido haciendo constantes reclamaciones, formula expresa reserva de sus derechos sobre las Malvinas, al suscribir la Carta de San Francisco.

1.965 Primera resolución de las Naciones Unidas invitando a la negociación entre ambas partes.


FALKLAND ISLANDS SOUTH GEORGIA,
SOUTH SANDWICH ISLANDS AND BRITISH ANTARCTIC TERRITORY
WEST FALKLAND
EAST FALKLAND
ARGENTINA
SOUTHERN OCEAN
SOUTH SHETLAND ISLANDS
SOUTH ORKNEY ISLANDS
BRITISH ANTARCTIC TERRITORY
ANTARCTIC
PENINSULA
WEDDELL SEA
ANTARCTICA
DRONNING MAUD LAND

INFORME DEL INSTITUTO DE INVESTIGACION DE ASUNTOS EXTERIORES BRITANICO.

Una vez confeccionado el presente estudio, se ha tenido acceso a un informe publicado por el Instituto de Investigación de Asuntos Exteriores británico. Realizado por el Vice-Mariscal del Aire Stewart Menaul, miembro del Consejo Consultivo del citado Instituto, lleva el título "LECCIONES DE LA CAMPAÑA DE LAS FALKLAND", y el comentario subtitular "La llegada de la guerra misil-antimisil".

Por considerar de gran interés su más amplia difusión en los medios profesionales, publicamos aquí su traducción integra. Prescindiremos de todo comentario al texto, pero advertimos al lector que queda a su cargo la interpretación o matización de frases o afirmaciones, consideramos la fuente y el carácter político del documento.

LECCIONES DE LA CAMPAÑA DE LAS FALKLAND

La invasión de las islas Falkland y Georgia del Sur por fuerzas argentinas el 2 de abril de 1.982, sorprendió completamente al Gobierno Británico, a pesar de las indicaciones de varias fuentes de que tal acción era contemplada por la Junta gobernante en Buenos Aires. Cuando se recibió la confirmación de que fuerzas de tierra, mar y aire habían iniciado una invasión de las islas Falkland y Georgia del Sur, la reacción del Gobierno Británico fué rápida y decisiva. Los primeros buques de una Fuerza Expedicionaria encabezada por el portaaeronaves Hermes fueron reunidos rápidamente y zarparon hacia el Atlántico Sur el 5 de abril, a los que se unió en las semanas sucesivas una flota de más de cien barcos y unos 30.000 hombres.

La marcha de la victoriosa campaña es demasiado bien conocida para que necesite su reafirmación aquí, y el 14 de junio el enemigo capituló. La batalla terrestre había durado exactamente tres semanas. La batalla naval no llegó a tener lugar, una vez que el crucero General Belgrano fuera hundido por un submarino británico. A partir de ese momento, el Mando Naval argentino decidió no arriesgarse a empeñar su flota en acción y, como resultado, ni un solo buque de la Armada argentina se aventuró fuera de puerto durante la duración de la guerra. No hubo operaciones prolongadas de guerra antisubmarina, como sería de esperar en el Atlántico del Norte en un futuro conflicto con la Unión Soviética. Pero la combinación de submarinos, buques de superficie y aeronaves continúa siendo la táctica antisubmarina más eficaz desarrollada hasta el momento.

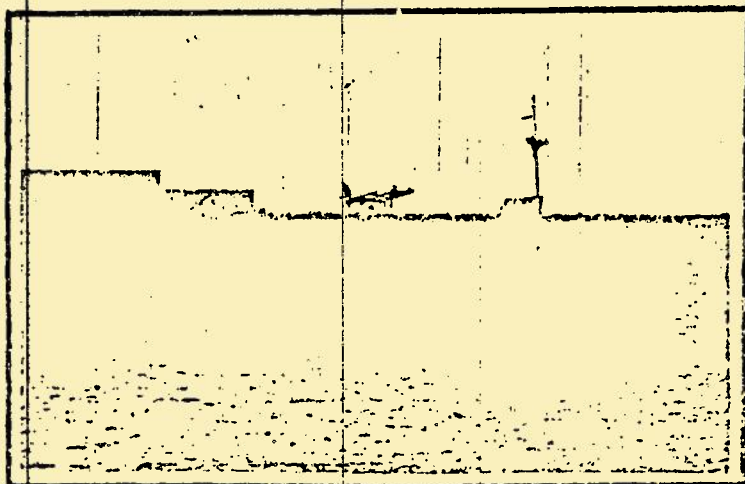
...///...

58 ~~~

LA BATALLA POR EL CONTROL DEL ESPACIO AEREO

Antes de intentar establecer la eficacia de los sistemas de armas británicos en la batalla por el control del espacio aéreo en la zona de las islas Falkland, es necesario examinar brevemente la capacidad de ataque que el enemigo era capaz de poner en acción contra la Fuerza Expedicionaria. Puesto que no había ninguna fuerza naval argentina implicada, el peso de la responsabilidad cayó sobre la Fuerza Aérea, con algún apoyo de la aviación naval, que operaba desde basess terrestres y no desde el portaaviones Veinticinco de Mayo. La capacidad total de ataque aéreo argentina ha sido estimada entre 145 y 150 aparatos, que comprendían 9 bombarderos Canberra, 68 Skyhawk A-4P/Q, 20 Mirage IIE/IAI Nesher, 45 Pucará, 6 Super Etendard, apoyados por aviones y helicópteros de transporte y reconocimiento marítimo. Su armamento consistía fundamentalmente en bombas de 500 y 1.000 libras, cañones de 30 mm. y cohetes. Los Super Etendard disponían de seis o siete misiles Exocet AM-39. Los Mirage, supersónicos, estaban diseñados fundamentalmente para misiones de interceptación y en algunas ocasiones fueron empleados como escolta de los Skyhawk, aunque también eran capaces de llevar a cabo misiones de ataque.

Muchos de los aparatos de la Fuerza Aérea argentina tenían veinte años y no disponían de sistemas de adquisición de objetivos y de ataque modernos. No podían operar de noche y parece que tenían muy limitadas posibilidades con mal tiempo. No llevaban equipo de contramedidas electrónicas y sus tácticas se reducían a ataques con cañón y lanzamiento de bombas en caída libre a baja cota, reminiscencia de la GM II. Los Mirage estaban equipados con misiles aire-aire, pero raras veces se empeñaron en combate aéreo con los Harrier. El extraordinario valor de las tripulaciones, más que la eficacia de su equipo, fué la mayor parte de las veces la causa de los éxitos obtenidos por la Fuerza Aérea y la Aviación Naval argentina.



...///....

LOS ATAQUES CON EXOCET

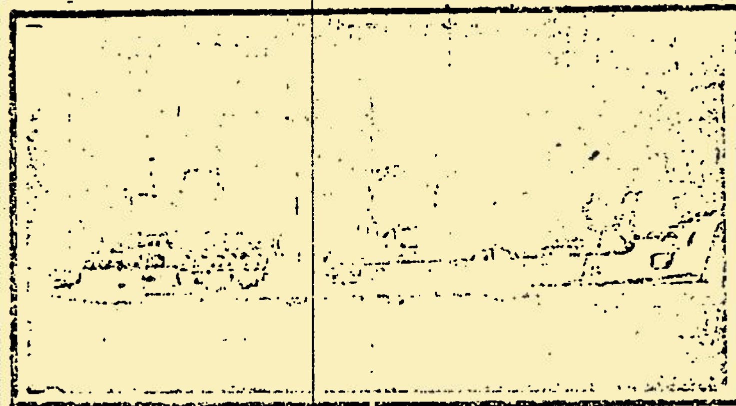
Al principio de la guerra, se estimaba que, además de los 6 ó 7 misiles Exocet AM-39, disponían de un cierto número de misiles instalados en buques, pero no los utilizaron. Al Sheffield le lanzarón dos Exocet, uno de los cuales hizo blanco y le destruyó. El Glamorgan fué alcanzado por un Exocet lanzado desde una instalación de defensa costera cercana a Port Stanley, y tuvo la fortuna de sobrevivir. El buque portacontenedores Atlantic Conveyor fué alcanzado por un Exocet disparado por un Super Etendard y se hundió. Al menos se dispararon otros dos Exocet, que no alcanzaron sus blancos, sea porque fueran desviados por "chaff" (laminillas lanzadas como medida de defensa electrónica), sea por mal funcionamiento de los sistemas de guiado. Ello representa una gran proporción de pérdidas en buques británicos para un gasto económico de misiles de un costo relativamente bajo, especialmente si se tiene en cuenta que ninguno de los aviones que los lanzaron fué derribado.



.../...

FALLOS DE LAS BOMBAS ARGENTINAS

Una de las características de los ataque aéreos argentinos fué el número de bombas que no hicieron explosión aunque alcanzaron sus blancos. Otras que explosionaron, lo hicieron sin producir daños, en el mar, a causa, principalmente, de defectos de puntería de las tripulaciones, frecuentemente más preocupadas por eludir las defensas que por un bombardeo de precisión. Las bombas eran de 500 y 1.000 libras de origen estadounidense, algunas de ellas con más de 13 años. Estas bombas pueden ser espoletadas en el morro, en la cola, o en ambas partes. Se las puede dotar de espoleta instántanea o a tiempos, para que explosionen en el momento del impacto o después de penetrar en el blanco, lo que haría más difícil la labor de los equipos de desactivación. Normalmente, el sistema de espoletado está diseñado de tal forma que la bomba no se active hasta después de dejar el avión. Están dotadas de un pasador que gira conforme la bomba cae hacia el objetivo, activando el sistema de espoletado. Si la bomba es lanzada desde muy baja altitud, o muy próxima al objetivo, los pasadores de armado no tendrán tiempo de activar el sistema de espoletado y la bomba no explosionará aunque alcance el objetivo.



DEFENSAS NAVALES DE LA FUERZA EXPEDICIONARIA BRITANICA

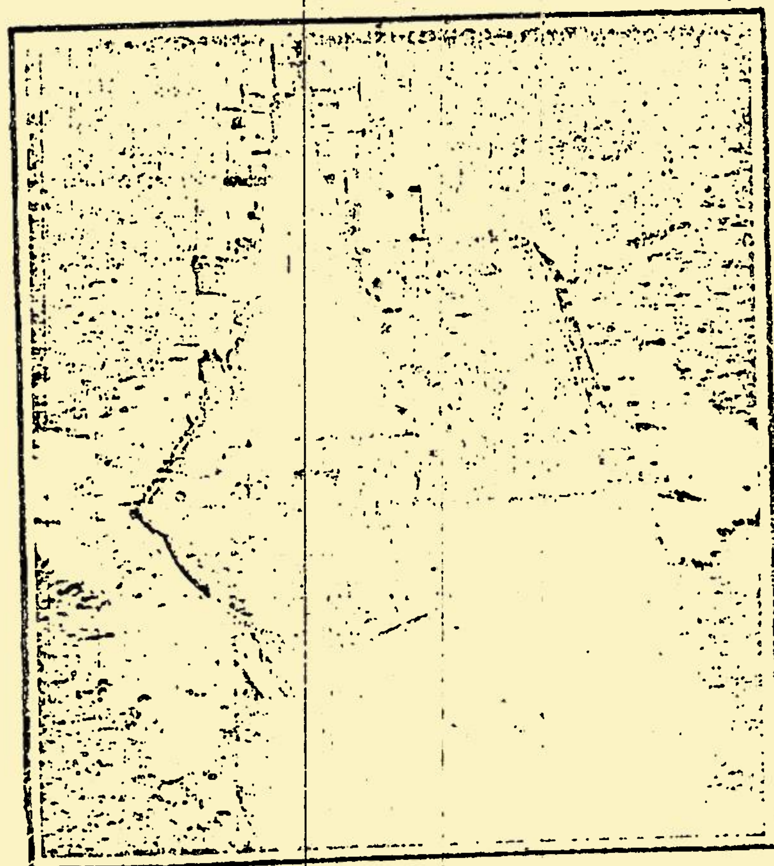
La defensa principal de la Fuerza Expedicionaria fueron los aviones Sea Harrier FRS 1 basados en los buques portaaeronaves. Fueron modificados para que pudieran realizar misiones de ataque a tierra además de sus misiones de reconocimiento e interceptación, de lo que se ocupa el radar Blue Fox instalado en el morro. Inicialmente solo se disponía de 20 Sea Harrier, desplegados en los dos portaaeronaves Invencible y Hermes. Esta fuerza fué complementada posteriormente con 8 Sea Harrier y 14 aviones Harrier GR3, de ataque a tierra. La más evidente deficiencia fué la carencia de equipos de alerta aérea lejana (AEW), lo que hizo mucho más dicífil el ganar la batalla por el control del espacio aéreo. La Fuerza Expedicionaria tuvo

.../...



que confiar casi totalmente en los radares de los barcos para alertar sobre la aproximación de aviones enemigos, y como estos se aproximaban normalmente a muy baja altitud, el tiempo de alerta se veía reducido al mínimo.

Para las misiones de defensa aérea, los Sea Harrier estaban equipados con misiles Sidewinder AIM-9L aire-aire sensibles a focos térmicos y con cañones de 30 mm. Estaban equipados, asimismo, con lanzadores de laminillas, radar de alerta en cola y lanzadores de destellos contra misiles infrarrojos. Para el ataque a tierra, los Sea Harrier tenían bombas de gravedad, bombas de fraccionamiento y cañones de 30 mm. Se llevaron a cabo varios ataques contra aeródromos de Goose Green y Port Stanley, con diversa fortuna, en los que se perdieron cinco Harrier por efectos del fuego terrestre. Esto representa una proporción de pérdidas que no podríamos haber soportado mucho tiempo con el limitado número de aviones de que disponíamos. Dado que tales ataques suponían el tener que sobrevolar los objetivos, no hay duda de que las fuerzas terrestres argentinas habrían aumentado su eficacia en la utilización de los sistemas de defensa de que disponían y las pérdidas de Harrier se habrían multiplicado.

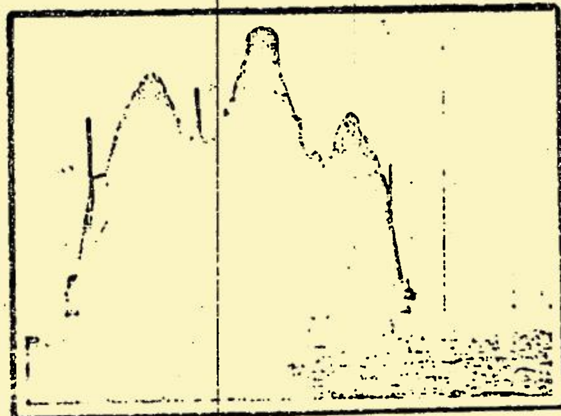


...///...

58

MISILES NAVALES

Los barcos de la Fuerza Expedicionaria estaban armados con diversos tipos de misiles superficie-aire y cañones. Los destructores como el Sheffield T-42 tenían Sea Dart y cañones de 4,5 pulgadas; las fragatas, como la T-22 Broadsword tenían Seawolf; el Glamorgan tenía Seaslug y Seacat; otras fragatas tenían Seacat. Ello significa que únicamente dos fragatas tenían defensas contra misiles Exocet o aviones a muy baja cota, puesto que el Sea Dart está diseñado fundamentalmente para la defensa contra ataques a cota media, pero con algunas posibilidades contra aviones a baja cota. La carencia de alerta aérea lejana obligó al Comandante de la Fuerza Expedicionaria a destacar destructores en misión de piquete radar a algunas millas de distancia de los otros buques de la Fuerza Expedicionaria. El Sheffield tenía esta misión cuando fué alcanzado por un misil Exocet AM-39. No supo qué era lo que le había alcanzado y no tuvo ningún aviso previo del ataque. No se utilizaron contramedidas electrónicas contra el sistema de guiado radar del misil ni se lanzaron laminillas, aunque en otras ocasiones sí se utilizaron con diversa fortúna. Sin embargo, fueron las bombas lanzadas desde aviones a muy baja cota las que produjeron la mayor parte de los daños a muchos barcos de la Fuerza Expedicionaria. La mayor parte de los sistemas de defensa misil superficie-aire se atribuyeron éxitos, y si todos los barcos hubieran estado equipados con defensas eficaces contra aviones a alta y baja cota y contra misiles a ras de agua, las bajas de la Fuerza Expedicionaria, en barcos y hombres, hubieran sido, con toda probabilidad, mucho menores. Las unidades de superficie son tan vulnerables como las defensa de que están dotadas.



...///...

OPERACIONES ISRAELIES EN EL LIBANO

Antes de pasar revista a las enseñanzas de las operaciones en las Falklands y a las mejoras que se necesitan en los sistemas de armas británicas, es oportuno revisar las operaciones israelíes que tuvieron lugar al mismo tiempo que la batalla por las Falkland, haciendo especial mención a la batalla aérea.

Antes de lanzar el ataque principal sobre el Líbano, los israelíes decidieron neutralizar la Fuerza Aérea siria, que constituía una amenaza real para sus fuerzas. Ello suponía la destrucción de los misiles sirios SAM-6 desplegados en el valle de la Bekaa, de los centros de mando y control, y en cuanto fuera posible, de la Fuerza Aérea siria y de sus centros terrestres de interceptación y control. El plan era relativamente sencillo, pero fué brillantemente ejecutado. Los israelíes lanzaron sobre el valle aparatos pilotados por control remoto (RPV), para incitar a los sirios a utilizar sus radares de adquisición para detectar los RPV,s antes de lanzar sus SAM-6 para derribarlos. Con esto, los RPV,s localizaban las frecuencias utilizadas por los asentamientos SAM y las transmitían a las bases aéreas israelíes, en las que los aviones de ataque armados con misiles anti-radiación, Shrike y Wolf, esperaban para despegar y atacar los asentamientos. Un Gruman E-2C, operando a la altura de la costa libanesa, podía observar los aviones sirios al despegar de sus bases y alertar a los F-15, que volaban a gran altura, para prevenir a los Phantom de ataque F-4 y F-16. Los ataques a los asentamientos SAM tuvieron enorme éxito, y en los combates aéreos que siguieron, la Fuerza Aérea israelí se atribuyó el derribo de 49 Mig-21 y Mig-23 sirios, sin pérdidas propias. En la semana siguiente, las pérdidas sirias ascendieron a 86, contra pérdidas israelíes de un Skyhawk, abatido por un misil SAM-7, y dos helicópteros. Las contramedidas electrónicas jugaron un papel fundamental en estas operaciones.

Los israelíes estaban equipados con las armas más modernas, incluyendo misiles aire-tierra Maverick, bombas planeadoras GBU-15, bombas de fraccionamiento, misiles Sidewinder AIM-9L y trampas productoras de infrarrojos. Con los F-15 y F-16, disponían de los más modernos aviones, y demostraron, de modo impresionante, que la supresión de las defensas es necesidad primordial antes de lanzar un ataque sobre objetivos bien defendidos. Las bombas convencionales son todavía útiles, una vez neutralizadas las defensas, pero el sobrevuelo a baja cota de objetivos bien defendidos, y el lanzamiento de bombas de gravedad provocarán en el futuro una alta proporción de pérdidas. Las contramedidas electrónicas, tan eficazmente utilizadas para interferir las comunicaciones, y las armas de supresión de las defensas deben incluirse en el inventario de toda Fuerza Aérea moderna.

...///...

64

MODERNIZACION DE LAS DEFENSAS AEREAS Y NAVALES BRITANICAS

Todos los barcos y aviones perdidos en la campaña de las Falkland han de ser sustituídos. Pero no se trata simplemente de una cuestión de sustitución de destructores, fragatas y Harrier; en el futuro deberán contar con defensas eficaces y modernas contra los sistemas de ataque modernos, con las que no contaba la Fuerza Expedicionaria. Los Sea Harrier tuvieron una actuación excepcionalmente buena, siendo responsables de 27 aviones derribados, sin pérdidas propias en el combate aire-aire. Todos los misiles SAM de los barcos tuvieron también una buena actuación dentro de sus propias limitaciones. Los Sea Dart se atribuyen ocho aviones enemigos destruídos, los Seawolf cinco, los Sea Cat seis. Un número indeterminado de aviones enemigos pueda que haya sido alcanzado y averiado. Los Rapier con base en tierra se atribuyen 13 derribos y los Blowpipe ocho. El fuego de ametralladoras y armas ligeras puede haber sido también responsable de daños suficientes para que aviones no hayan podido regresar a sus bases.

Ver página 33

La deficiencia más importante, la carencia de alarma aérea lejana, ya ha sido subsanada con la instalación de un radar de vigilancia Searchwater en un helicóptero Sea King y a bordo del Illustrious, el nuevo portaaeronaves, actualmente en las Falkland para sustituir al Invencible. Los barcos empeñados en operaciones en cualquier zona de los océanos deberán tener en el futuro alerta aérea lejana o aviones o misiles de ataque, en particular misiles del tipo Exocet. Si los buques británicos de la Fuerza Expedicionaria hubieran estado equipados con Sea Dart y Seawolf y con contramedidas electrónicas activas y pasivas más eficaces, las bajas habrían sido inferiores.

Otra mejora en las defensas de los buques ha sido la instalación en el Illustrious de un sistema de cañón múltiple americano Vulcan/Phalanx, capaz de hacer de 3.000 a 4.000 disparos de 20 mm. por minuto. La munición es de uranio muy denso y, por tanto, más eficaz que la de plomo para penetración de aviones o misiles. Se necesitan contramedidas más eficaces, incluyendo un sistema de contramedidas electrónicas integrado para proporcionar protección contra misiles guiados por radar, buscadores de infrarrojos y laser. En particular, estos sistemas deberán tener un campo más amplio de medidas pasivas, incluyendo "chaff", y para interferencias activas. Un sistema, llamado Shield, actualmente en desarrollo por la compañía Plessey, ayudará a rellenar la brecha actual en contramedidas electrónicas.

...///...

Los Sea Harrier, que actuaron muy bien en su misión de interceptadores, deberían tener un alcance radar superior y misiles de corto alcance Sidewinder complementados por misiles de alcance superior, como el Skyflash. Si la Armada de los Estados Unidos hubiese tenido que operar en condiciones similares en la campaña de las Falkland, hubieran tenido aviones E-2C en patrulla permanente e interceptadores F-14 equipados con misiles Phoenix de largo alcance, capaces de adquirir seis blancos enemigos a distancias de 100 millas y con capacidad de localización y derribo inmediato. Los Phantom F-4 que vamos a desplegar en las Falkland tendrán mucho mayores capacidades, y los Buccaneers desplegados para ataque a superficie dispondrán eventualmente del nuevo misil británico anti-buque Sea Eagle, de alcance superior al Exocet, mayor fiabilidad y capaz de eludir o burlar contramedidas electrónicas. También nos equiparemos con aviones navales Nimrod.

Los aviones para ataque a tierra deberán disponer en adelante de misiles y confiar menos en el sobrevuelo de objetivos defendidos para lanzar bombas de gravedad o cohetes. Los Harrier GR3 y su sucesor, el GR5, empleados en misiones de apoyo directo provocarán un gran porcentaje de pérdidas propias si no están equipados con armas del tipo Maverick. La bomba de fraccionamiento BL 755 para utilización contracarro será muy vulnerable a la defensa aérea soviética orgánica de las Divisiones Acorazadas, que incluye SAM-4, SAM-6, SAM-8, SAM-9, SAM-10 y cañones antiaéreos ZSU-23-4. Es también dudosa la eficacia de las armas contra pistas de aterrizaje JP-233, que exigen el sobrevuelo del objetivo por el avión lanzador. El instalarlas en aviones caros, como el Tornado, puede revelarse antieconómico en comparación con los misiles guiados. Las bombas de fraccionamiento y las de 1.000 libras no fueron eficaces contra el aeropuerto de Port Stanley y sirvieron para demostrar que las tácticas y armas de la última guerra no serán valederas en una futura guerra en Europa contra la nación mejor armada del mundo.

La batalla terrestre fué fundamentalmente una batalla de infantería con apoyo de artillería y morteros, pero el helicóptero demostró una vez más su valor como vehículo versátil en muchas misiones además de la evacuación de heridos. La movilidad campo a través de las tropas británicas fué excepcional. Los hombres estaban en forma, disciplinados, resueltos y bien mandados. Sus vehículos, carros ligeros Scorpion con cañones de 76 mm., Scimitar con cañón de 33 mm., vehículos de recuperación Samson y cañones ligeros de 105 mm, tuvieron una buena actuación en terreno muy difícil. La batalla terrestre no duró lo suficiente para proporcionar la ocasión de comprobar a las fuerzas terrestres su misión OTAN defensiva de retardo inicial, pero años de entrenamiento y ejercicios OTAN permitieron a unas tropas, en inferioridad numérica aproximada de 2 a 1, llevar a cabo un desembarco anfibio después de una travesía de 8.000 millas, con una cobertura aérea inadecuada, y derrotar a una fueza de ocupación, con pérdidas mínimas. Las bajas totales fueron de unos 250 muertos, menos de la mitad de las sufridas por el Mando de Bombardeo de la RAF en una sola noche de ataque a una ciudad alemana en 1.944.

...///...

66

LECCIONES PARA LA OTAN

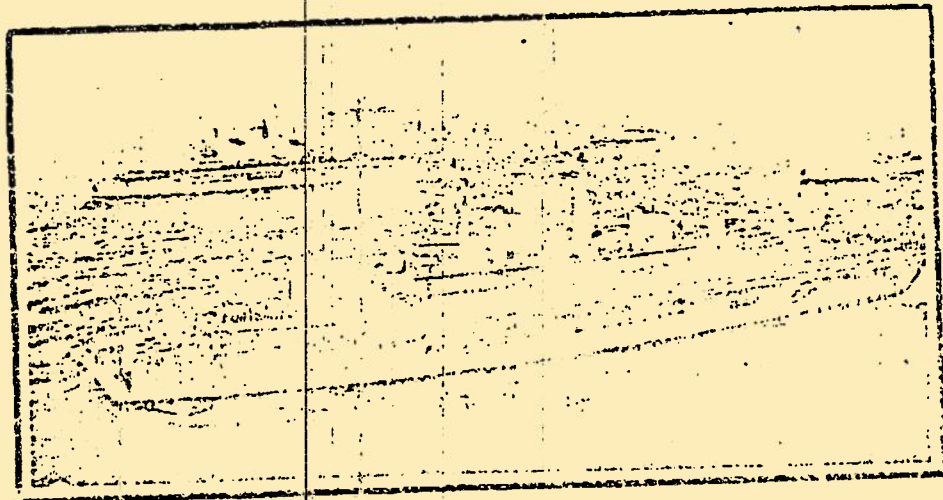
Gran Bretaña ha demostrado su capacidad para movilizar una Fuerza Expedicionaria Conjunta de Despliegue Rápido (RDJTF) con mayor rapidez y eficacia de lo que se consideraba posible. Fué utilizada muy lejos del área de responsabilidad OTAN y sin ayuda de ninguna otra potencia en la movilización de la fuerza ni en la conducción de las operaciones. En el momento crucial de la campaña, inmediatamente antes de la rendición de las fuerzas argentinas, la Fuerza Expedicionaria británica tenía en la mar 26 barcos de guerra, 15 buques auxiliares de la Flota, 42 barcos mercantes, 52 aparatos de ala fija y 136 helicópteros. Había más en las isla de Ascensión, la única base intermedia disponible en las 8.000 millas de distancia a las bases metropolitanas. La importancia estratégica de la isla de Ascensión, las Falkland y las Georgia del Sur, es similar a la de Diego García en el Océano Indico. Otros países OTAN podrían sin duda, aportar una contribución similar, aunque quizás menor, para ayudar a la RDJTF de los Estados Unidos a mantener abiertos los océanos, singularmente las rutas petroleras del Golfo.

En una batalla terrestre en Europa, las fuerzas terrestres y aéreas OTAN deben hacer más amplio uso de contramedidas electrónicas. Los sistemas de supresión de defensas, tales como los aviones norteamericanos Wild Weasel, Phantom F-4 y F-111, deben ser aumentados en número y debe reconocerse la necesidad de armas guiadas de precisión en los ataques a tierra. Se necesitan nuevas armas contracarro con buscador semiautomático, tales como el Wasp y el Skeet, para sustituir a los misiles filodirigidos, que han prestado excelentes servicios en muchos países durante más de una década, y que serán aún eficaces durante varios años, pero disponemos de una nueva generación de misiles contracarro, que debería formar parte de las plantillas de material OTAN lo más pronto posible.

Las operaciones israelíes en el Líbano han demostrado la superioridad del material de los Estados Unidos sobre el suministrado por la Unión Soviética a sus clientes. Occidente dispone de tecnología para mantenerse por delante de la Unión Soviética en todos los aspectos del Arte Militar. Se necesita únicamente la voluntad política para ello. Costará dinero, pero si contemplamos los sistemas de armas utilizados por los israelíes y las tácticas por ellos adoptadas, singularmente en la batalla aérea, podríamos decir que EN LA CAMPAÑA DE LAS FALKLAND GRAN BRETAÑA HACIA LA GUERRA DEL PASADO MIENTRAS QUE EN EL LIBANO LOS ISRAELIES HACIAN LA GUERRA DEL MAÑANA.

...///...

La campaña de las Falkland estuvo bien planeada y brillantemente ejecutada, cuando todas las probabilidades parecían estar en contra de una operación victoriosa para reconquistar las islas. La voluntad firme y la inquebrantable decisión al más alto nivel establecieron la base de los éxitos que habían de venir. Fué una carrera contra el reloj y los elementos, en la cual una profunda preparación profesional superó las condiciones de inferioridad en que tenía que actuar la Fuerza Expedicionaria. Hemos aprendido muchas lecciones y algunas de ellas han sido puestas en práctica ya, pero aún hay más por hacer. Una enseñanza, por encima de todas las demás, es aplicable a las naciones del mundo libre. Que el fracaso en disuadir una agresión deberá pagar indefectiblemente un alto precio para la restauración del "statu quo".



===============

Foliación corregida: sesenta y tres fojas